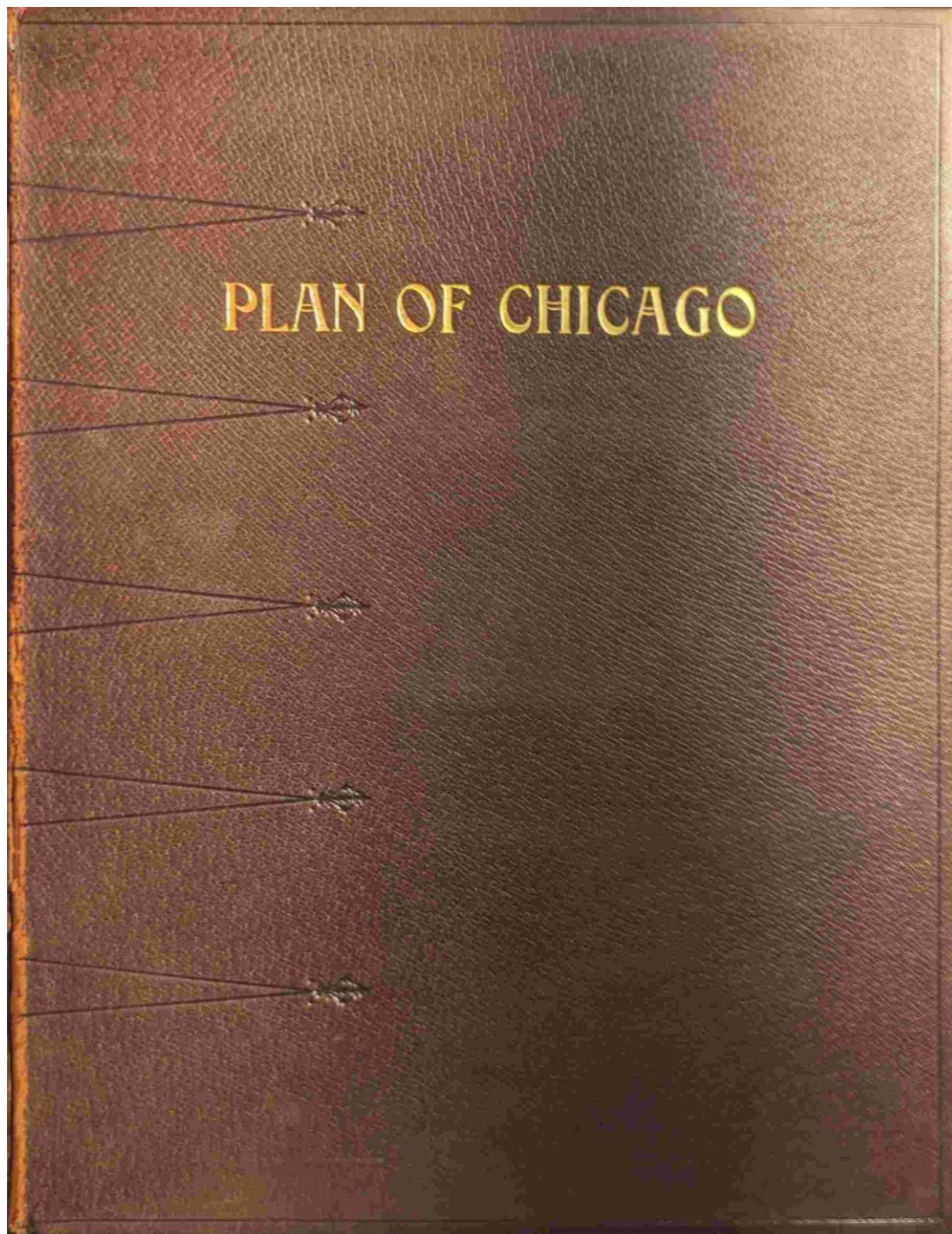


План Чикаго, разработанный Коммерческим клубом Чикаго

Эдвард Х. Беннетт, Дэниел Хадсон Бернхэм



Содержание

[ПЛАН ЧИКАГО](#)

[СОДЕРЖАНИЕ](#)

[СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ](#)

[КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО](#)

[СПИСОК ПОДПИСЧИКОВ ДО 1 ИЮНЯ 1909 Г.](#)

[ГЛАВА I ПРОИСХОЖДЕНИЕ ПЛАНА ЧИКАГО: МИРОВАЯ КОЛУМБИЙСКАЯ ВЫСТАВКА 1893 ГОДА И ЕЕ РЕЗУЛЬТАТЫ: ДУХ ЧИКАГО](#)

[СНОСКИ:](#)

[ГЛАВА II ГОРОДСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ДРЕВНОСТИ И СОВРЕМЕННОСТИ: ТОРГОВЛЯ КАК ВЕДУЩИЙ МОТИВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГОРОДОВ: ВАВИЛОН, ЕГИПЕТ, АФИНЫ И РИМ: СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ГОРОДА: РАЗВИТИЕ ПАРИЖА: ГОРОДСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ГЕРМАНИИ: ПРЕОДОЛЕНИЕ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ В ЛОНДОНЕ: ВАШИНГТОН — ГОРОД, ПОСТРОЕННЫЙ ПО ПЛАНУ: ДРУГИЕ АМЕРИКАНСКИЕ ГОРОДА](#)

[СНОСКИ:](#)

[ГЛАВА III ЧИКАГО МЕТРОПОЛИЯ СРЕДНЕГО ЗАПАДА: ПРИЧИНЫ ОЖИДАТЬ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОГО РОСТА: ПРИГОРОДЫ: ДОРОГА ВДОЛЬ ОЗЕРА МИЧИГАН: СВЯЗИ МЕЖДУ ОКРУЖАЮЩИМИ ГОРОДАМИ: СТРОИТЕЛЬСТВО ХОРОШИХ ДОРОГ](#)

[СНОСКИ:](#)

[ГЛАВА IV СИСТЕМА ПАРКОВ ЧИКАГО: ДВИЖЕНИЕ ЗА РАСШИРЕНИЕ ПАРКОВ: ИГРОВЫЕ ПЛОЩАДКИ: СИСТЕМЫ ПЕРИФЕРИЧЕСКИХ ПАРКОВ В ЛОНДОНЕ, ПАРИЖЕ, БЕРЛИНЕ, ВЕНЕ И БОСТОНЕ: ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕРЕГА ОЗЕРА МИЧИГАН: ВНЕШНИЙ ПАРКОВЫЙ ПОЯС](#)

[СНОСКИ:](#)

[ГЛАВА V ТРАНСПОРТ: ЦЕНТР ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК: ГРУППИРОВКА ПАССАЖИРСКИХ ВОКЗАЛОВ: СИСТЕМА ПЕТЛИ](#)

[ГЛАВА VI ПРИРОДНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЧИКАГО: НЕОБХОДИМОСТЬ КОМПЛЕКСНОГО РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ УЛИЧНОЙ СИСТЕМЫ: УЛИЦЫ ВНУТРИ ГОРОДА: ЖИЛЫЕ УЛИЦЫ, ПРОСПЕКТЫ И БУЛЬВАРЫ: УЛИЧНАЯ АРХИТЕКТУРА: УЛИЦЫ ЧИКАГО: ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫЕ КРУГОВЫЕ МАРШРУТЫ](#)

[СНОСКИ:](#)

ГЛАВА VII СЕРДЦЕ ЧИКАГО: ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАТЬ УДОБНЫЙ И ЕДИНИЦЫЙ ГОРОД:
МИЧИГАН-АВЕНЮ КАК ОСНОВА ВЕЛИКОЙ КОМПОЗИЦИИ: РАСШИРЕНИЕ ХАЛСТЕД-СТРИТ:
ГРУППОВОЙ ПЛАН ДЛЯ МУЗЕЯ ФИЛД, БИБЛИОТЕКИ КРЕРАР И ИНСТИТУТА ИСКУССТВ:
КОНГРЕСС-СТРИТ КАК ГЛАВНАЯ ОСЬ ГОРОДА: ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР

СНОСКИ:

ГЛАВА VIII ПЛАН ЧИКАГО: РЕЗУЛЬТАТ СИСТЕМАТИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ: ЗАТРАТЫ,
СВЯЗАННЫЕ С ВЫПОЛНЕНИЕМ РАБОТ: НАРОД ИМЕЕТ ФИНАНСОВУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ
РЕАЛИЗОВАТЬ ПЛАН: СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ: КАК МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ ЗАТРАТЫ:
КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ.

ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЛАНА ЧИКАГО

ВВЕДЕНИЕ

ВНЕШНИЕ ПАРКИ, БУЛЬВАРЫ И КРУГОВЫЕ ДОРОГИ

ГОРОДСКИЕ ПАРКИ, ПЛОЩАДИ, БУЛЬВАРЫ И АВЕНЮ

РАЗВИТИЕ БЕРЕГА ОЗЕРА

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА

КОНТРОЛЬ ЗА ЗЕМЕЛЬНЫМИ УЧАСТКАМИ, ПРИЛЕГАЮЩИМИ К ОБЩЕСТВЕННЫМ
ОБЪЕКТАМ

ЗОНЫ С ВЫСОКОЙ ПЛОТНОСТЬЮ НАСЕЛЕНИЯ

СОВРЕМЕННЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ЗАЙМУ СРЕДСТВ И НАЛОГООБЛОЖЕНИ

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

СНОСКИ:

УКАЗАТЕЛЬ

ПОЛНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ ПРОЕКТА ГУТЕНБЕРГ

Электронная книга проекта Гутенберга «План Чикаго»

Эта электронная книга предназначена для бесплатного использования в любой точке США и в большинстве других стран мира практически без каких-либо ограничений. Вы можете копировать, передавать или повторно использовать ее в соответствии с условиями лицензии проекта «Гутенберг», включенной в эту электронную книгу или доступной онлайн по [адресу www.gutenberg.org](http://www.gutenberg.org). Если вы не проживаете в США, перед использованием этой электронной книги вам необходимо ознакомиться с законодательством страны, в которой вы проживаете.

Название: План Чикаго

Создатель: Коммерческий клуб Чикаго

Автор: Эдвард Х. Беннетт

Дэниел Хадсон Бернхэм

Редактор: Чарльз Мур

Дата выпуска: 11 августа 2025 г. [электронная книга № 76669]

Язык: английский

Оригинальное издание: Чикаго: The Commercial Club, 1908

Благодарности: А Marshall и команде онлайн-корректоров <https://www.pgdp.net> (Этот файл был создан на основе изображений, любезно предоставленных The Internet Archive)

*** НАЧАЛО ЭЛЕКТРОННОЙ КНИГИ ПРОЕКТА ГУТЕНБЕРГ «ПЛАН ЧИКАГО» ***

ПРИМЕЧАНИЕ ТРАНСКРИБАТОРА

Текст, извлеченный из иллюстраций, приложен к подписям. Для некоторых более подробных изображений можно увидеть более крупную версию с более высоким разрешением, нажав на кнопку «[Larger]» под ними.

В текст внесены исправления, приложенные к оригиналу.

Изображение обложки книги взято из экземпляра Вудро Вильсона, который в настоящее время хранится в Библиотеке Конгресса.

Некоторые незначительные изменения в тексте отмечены в [конце книги](#).

ПЛАН ЧИКАГО



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

1. ЧИКАГО. ВИД С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ РАСПОЛОЖЕНИЕ ГОРОДА НА БЕРЕГАХ ОЗЕРА МИЧИГАН, А ТАКЖЕ МЕНЬШИЕ ОКРУЖАЮЩИЕ ГОРОДКИ, СОЕДИНЕННЫЕ С ЧИКАГО РАДИУСНЫМИ АРТЕРИЯМИ.

Нарисовано для Коммерческого клуба Жюлем Герином.

[\[Увеличить\]](#)

ПЛАН ЧИКАГО

ПОДГОТОВЛЕН ПОД РУКОВОДСТВОМ КОММЕРЧЕСКОГО КЛУБА

В 1956, 1957 И 1958 ГОДАХ

ДЭНИЭЛОМ Х. БЕРНХЭМОМ и ЭДУАРДОМ Х. БЕННЕТТОМ

АРХИТЕКТОРЫ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ ЧАРЛЬЗА МУРА

ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ АМЕРИКАНСКОГО ИНСТИТУТА АРХИТЕКТОРОВ



ЧИКАГО
КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ
МСМІХ

АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1908
КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА I

ПРОИСХОЖДЕНИЕ ПЛАНА ЧИКАГО

Тенденция к городской жизни	<u>1</u>
Проблемы большого города	<u>1</u>
Необходимость городского планирования	<u>2</u>
Экономия и эффективность, обеспечиваемые городским планированием	<u>2</u>
Элементы комплексного плана	<u>4</u>
Влияние Всемирной Колумбовой выставки на городское планирование в Соединенных Штатах	<u>4</u>
Успех выставки благодаря компетентному руководству и лояльности к Чикаго	<u>4</u>
Улучшение набережной озера, предложенное комиссией Южного парка	<u>6</u>
Расширение системы Южных парков	<u>7</u>
Коммерческий клуб реализует план Чикаго	<u>7</u>
Ход работ	<u>7</u>
Масштаб проекта	<u>8</u>

Предлагаемая идеальная схема	<u>8</u>
Дух Чикаго	<u>8</u>

ГЛАВА II

ГОРОДСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ДРЕВНОСТИ И СОВРЕМЕННОСТИ

Торговля, ведущий мотив в строительстве городов	<u>9</u>
Семирамида, первая строительница городов	<u>10</u>
Строительство Вавилона	<u>10</u>
Пирамиды и храмы Египта	<u>10</u>
Деятельность Перикла в Афинах	<u>11</u>
Развитие Рима	<u>12</u>
Городское строительство в средние века	<u>13</u>
Возникновение города в эпоху Возрождения	<u>13</u>
Происхождение и рост Парижа	<u>14</u>
Париж, построенный по четкому плану	<u>14</u>
Людовик XIV и его городские строители	<u>15</u>
Наполеон Бонапарт начинает преобразование Парижа	<u>15</u>
Осман завершает преобразование Парижа	<u>17</u>
Градостроительство в Европе с 1872 года	<u>19</u>
Влияние европейского мира на городское строительство	<u>19</u>

Градостроительство в Германии	<u>20</u>
Создание новых магистралей в Лондоне	<u>21</u>
Градостроительство в Англии	<u>22</u>
План Л'Энфана для Вашингтона	<u>23</u>
План Комиссии Сената США по паркам для Вашингтона	<u>25</u>
Групповой план Кливленда	<u>27</u>
Система парков Бостона	<u>27</u>
Городское планирование в Балтиморе, Сент-Луисе и Сан-Франциско	<u>28</u>
Планы для Манилы и летней столицы в Багио	<u>28</u>
Улучшения в различных американских городах	<u>28</u>

ГЛАВА III

ЧИКАГО, МЕТРОПОЛИЯ СРЕДНЕГО ЗАПАДА

Старая Северо-Западная территория	<u>31</u>
Причины для ожидания непрерывного роста на Среднем Западе	<u>31</u>
Рост населения Чикаго	<u>32</u>
Восстановление после великого пожара 1871 года	<u>32</u>
Население Чикаго через пятьдесят лет	<u>33</u>
Прелести городской жизни	<u>33</u>
Пригороды Чикаго	<u>34</u>
Спекуляции на недвижимости подрывают эффективное планирование	<u>35</u>

Развитие пригорода	<u>36</u>
Зависимость пригорода от муниципалитета	<u>37</u>
Автомагистралю вдоль озера Мичиган	<u>38</u>
Система автомагистралей на территории в радиусе шестидесяти миль от Чикаго	<u>39</u>
Пригородные транспортные средства	<u>39</u>
Преимущества хороших дорог	<u>39</u>
Предложение о строительстве четырех кольцевых автомагистралей	<u>40</u>
Автомагистралю, параллельные железным дорогам	<u>41</u>
Пригородные перевозки требуют более комфортных условий	<u>41</u>
Влияние электрички и автомобиля на жизнь в пригородах	<u>42</u>

ГЛАВА IV

СИСТЕМА ПАРКОВ ЧИКАГО

Девиз Чикаго	<u>43</u>
Начало системы парков Чикаго	<u>43</u>
Бульвары Чикаго	<u>44</u>
Законодательство о парках	<u>44</u>
Небольшие парки Чикаго	<u>44</u>
Предлагаемая система городских парков	<u>44</u>
Специальная комиссия по паркам	<u>44</u>

Крупные парки Лондона	<u>48</u>
Удовольствия Хенли	<u>48</u>
Великолепные парки Парижа и Вены	<u>49</u>
Бронирование парков в Бостоне	<u>49</u>
Система парков округа Колумбия	<u>49</u>
Возможность создания комплексной системы парков в Чикаго	<u>49</u>
Обработка береговой линии озера Чикаго	<u>50</u>
Предлагаемая система лагун и парковых зон вокруг озера	<u>50</u>
Приобретение и благоустройство лесных территорий	<u>53</u>
Физические характеристики местности вокруг Чикаго	<u>55</u>
Система окружающих лесных парков	<u>57</u>

ГЛАВА V

ТРАНСПОРТ

Чикаго: создание железных дорог	<u>61</u>
Современные проблемы транспорта	<u>61</u>
Перегруженность железнодорожного транспорта в 1906-07 гг.	<u>62</u>
Необходимость улучшения терминалов	<u>63</u>
Предложение о создании грузового центра в Чикаго	<u>63</u>
Преимущества такой организации	<u>63</u>
Сравнение железнодорожного и водного транспорта	<u>64</u>

Кольцевая система для обработки грузовых перевозок	<u>66</u>
Связь между грузовыми и пассажирскими перевозками в порту	<u>68</u>
Расположение пассажирских станций на Двенадцатой улице и Канал-стрит	<u>70</u>
Конечные станции	<u>70</u>
Тяговые системы	<u>73</u>
Комфорт в пассажирском транспорте	<u>74</u>
Идеальная машина для перевозки пассажиров и грузов	<u>76</u>
Обработка почты	<u>76</u>
Пригородная станция	<u>78</u>
Необходимость и преимущества согласованных действий железных дорог Чикаго	<u>78</u>

ГЛАВА VI

УЛИЦЫ ВНУТРИ ГОРОДА

Доминирующие природные особенности Чикаго	<u>79</u>
Необходимость новых и расширенных каналов циркуляции	<u>80</u>
Причины роста городов	<u>81</u>
Чистота — первоочередная задача для городских улиц	<u>82</u>
Улицы жилых районов	<u>83</u>
Проспект или улица с интенсивным движением	<u>84</u>
Бульвар	<u>84</u>

Архитектура улицы	<u>86</u>
Перебои в движении	<u>88</u>
Эллиптическая аллея	<u>90</u>
Планирование новых микрорайонов	<u>91</u>
Необходимость диагональных улиц	<u>93</u>
Предлагаемые новые маршруты	<u>95</u>
Улучшение реки Чикаго	<u>97</u>

ГЛАВА VII

СЕРДЦЕ ЧИКАГО

Возможность создания единого и удобного города	<u>99</u>
Проблема преодоления заторов в деловом центре	<u>100</u>
Решение проблемы простое и естественное	<u>100</u>
Мичиган-авеню: ее значение в плане города	<u>100</u>
Предлагаемое улучшение Мичиган-авеню	<u>100</u>
Эстакада	<u>102</u>
Мосты через реку	<u>104</u>
Благоустройство улицы Халстед	<u>105</u>
Трущобы Чикаго	<u>106</u>
Трущобы символизируют неспособность города защитить своих жителей	<u>106</u>

Финансовый квартал	<u>107</u>
Грант-парк как просторный и привлекательный общественный сад	<u>108</u>
Местонахождение Музея Филда, Библиотеки Крерара и Института искусств	<u>108</u>
Центр литературы	<u>108</u>
Яхтенная гавань	<u>109</u>
Искусство как источник богатства	<u>110</u>
Публичные подарки от граждан	<u>110</u>
Возможность эффективного благоустройства берегов реки Чикаго	<u>110</u>
Необходимость создания главной оси для Чикаго	<u>113</u>
Такая ось придавала бы городу органическое единство	<u>113</u>
Конгресс-стрит как главная ось	<u>113</u>
Гражданский центр	<u>115</u>
Здания, которые будут входить в состав гражданского центра	<u>115</u>
Архитектурное оформление предлагаемых зданий	<u>116</u>
Ландшафтная обстановка	<u>116</u>
Эффективность зависит от гармонии и порядка	<u>117</u>
Гражданский центр придает целостность плану города	<u>117</u>
Большие преимущества, которые принесет предлагаемое лечение	<u>118</u>

ГЛАВА VIII

ПЛАН ЧИКАГО

План, разработанный на основе систематического исследования	<u>119</u>
Затраты, связанные с выполнением работ	<u>119</u>
Богатство, созданное ростом населения	<u>119</u>
Люди имеют финансовую возможность реализовать План	<u>120</u>
Три крупных общественных проекта, реализованных Чикаго	<u>120</u>
Общественный дух Чикаго, проявленный в музыке, искусстве и образовании	<u>120</u>
Подарки для общественного блага	<u>121</u>
Причины полагать, что общественность одобрит План Чикаго	<u>121</u>
План является одновременно практичным и красивым	<u>121</u>
Преимущества, которые можно извлечь из систематического развития Чикаго	<u>121</u>
Обзор элементов плана	<u>121</u>
Благоустройство набережной озера — экономическая необходимость	<u>122</u>
Простота реализации системы междугородних автомагистралей	<u>122</u>
Транспортная проблема, которую должны решить железные дороги	<u>122</u>
Дополнительные парки, необходимые для физического и психического благополучия людей	<u>123</u>
Привлекательный город — источник богатства и удовлетворения	<u>124</u>

ПРИЛОЖЕНИЕ

ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЛАНА ЧИКАГО

Введение	<u>127</u>
Внешние парки, бульвары и кольцевые дороги	<u>130</u>
Городские парки, площади, бульвары и проспекты	<u>133</u>
Развитие береговой линии озера	<u>137</u>
Транспортные проблемы	<u>139</u>
Контроль за землями, прилегающими к объектам общественного пользования	<u>139</u>
Перегруженные районы	<u>151</u>
Текущие полномочия по заимствованию и налогообложению	<u>151</u>
Выводы	<u>154</u>
УКАЗАТЕЛЬ	<u>157</u>

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

СТРАНИЦА

Вид с высоты птичьего полета, показывающий расположение Чикаго на берегу озера Мичиган, а также окружающие города, соединенные с ним радиальными артериями

[Фронтиспис](#)

Гравюра на дереве, изображающая Чикаго в 1834 году

[1](#)

Всемирная Колумбийская выставка,

Чикаго, 1893 г.

[2](#)

Двор чести
демонстрирую
щий эффект
единой линии
карниза

[3](#)

План,
демонстрирую
щий
упорядоченное
расположение
зданий

[5](#)

Парк на берегу озера,

оригинальный план,
1896 г.

[6](#)

Измененный план,
1904 г.

[7](#)

Всемирная Колумбийская выставка; вид на Двор Чести с видом на запад

[8](#)

Пирамиды в Гизе

[9](#)

Афинский Акрополь

[10](#)

Греческий театр в Сиракузах, Сицилия

[10](#)

План, показывающий цирк Нерона в Риме (Первый век), базилику Святого Петра (четвертый век) и нынешний собор Святого Петра (шестнадцатый век)

[11](#)

Древнеримский цирк недалеко от Аппиевой дороги	12
Понте Молле, Рим	12
Преобразование берегов сены в Париже	14
Хронологические виды площади Бастилии , Париж	15
Преобразование Парижа при Османе: план, показывающий часть, выполненную с 1854 по 1889 год	16
Париж. План, предложенный М. Эженом Хенаром для дополнительных радиальных артерий и внутреннего кольцевого бульвара, на котором располагались бы основные существующие административные здания и многие общественные памятники	17
Вены. Центр города, 1857 год, показаны укрепления	19
центра города, после преобразований, произведенных по приказу Фрэнсиса Джозефа в 1857 году	19
году в Лондоне. План Олдвича и Кингсуэй, соединяющих Холборн и Стрэнд	20
План Лондонской комиссии по дорожному движению для новых магистралей для преодоления заторов, 1907 г.	20
Первоначальный план Вашингтона, разработанный Питером Чарльзом Л'Энфантом, 1791 г.	22
План Вашингтона "Л'Энфант", разработанный Сенатской комиссией по паркам в 1901 г.	23
Памятник Вашингтону, сад и торговый центр, обращенный в сторону Капитолия; План Комиссии по паркам Сената	24
Площадь и Юнион Стейшн, Вашингтон, начатый в 1902 г.	24
Кливленд. Групповой план	25
Вид из гражданского центра на озеро	25
План застройки всего города Сан-Франциско	26
План застройки Сан-Франциско с высоты птичьего полета	26
Планы застройки Манилы, представленные Филиппинской комиссии Д. Х. Бернхэмом в 1905 году	27
План летней столицы Филиппинских островов в Багио	28
Флоренция, Италия. Силуэт башен	30
Чикаго. Схема расположения семи центральных штатов	31

Чикаго и схема озера Мичиган	<u>33</u>
Нанси, Франция. Вид на площадь Станисласа,	<u>35</u>
Лес Фонтенбло, Франция,	<u>36</u>
Чикаго. Шеридан-роуд к северу от Гленко	<u>37</u>
Река Дес-Плейнс; вид возле моста Мэдисон-стрит	<u>40</u>
Общая схема внешних автомагистралей, окружающих город или расходящихся от него лучами	<u>40</u>
Берег озера Мичиган; вид на северную границу округа Кук	<u>41</u>
Вид на Цюрихское озеро, Иллинойс	<u>42</u>
Чикаго. Зимний вид Грант-парка и предполагаемой гавани с видом на восток	<u>43</u>
Общая карта, показывающая топографию, водные пути и полную систему улиц, бульваров, аллей и скверов	<u>44</u>
Берлин. План квартала, показывающий парковую систему и предлагаемые лесные заповедники,	<u>45</u>
Вена. План квартала, показывающий парковую систему и существующие лесные заповедники	<u>46</u>
округа Колумбия. План квартала, показывающий систему парков и пристроек,	<u>47</u>
Лондон. Вид на Роттен-Роу в Гайд-парке,	<u>48</u>
Чикаго. Вид на город от Джексон-парка до Грант-парка с видом на запад	<u>48</u>
Предлагается застройка парка на берегу озера от Джексон-парка до Уилметта	<u>48</u>
Вид на предлагаемый парк на южном берегу с видом на северо-запад в сторону города	<u>48</u>

	Вид на юг, на лагуны предлагаемого парка для южного берега	48
	Участок через парк, предлагаемый для южного берега	48
	Мидуэй Плезанс, показывающий предлагаемый водный путь, соединяющий лагуны парка Вашингтон с лагунами Джексон-парка	51
	Типичный вид на предлагаемую территорию парк Саут-Шор	52
Англия.	Хенли-на-Темзе: трасса регаты	53
	Хенли-на-Темзе: регата	53
Версаль, Франция.	План дворца, парка и скверов, а также главных артерий, ведущих к воротам	54
	Вид с террасы, если смотреть вдоль главной оси	55
Парижа. Вид на затонувший сад в Люксембургском саду		55
Сен-Жермен, Франция. Вид на аллею в лесу и круглую точку		55
Чикаго.	План парка, предлагаемого на главной восточно-западной оси города на Конгресс-стрит и Пятьдесят второй авеню	56
	План парка, предлагаемого на Западном бульваре и бульваре Гарфилд, являющегося продолжением Гейдж-парка	57
	План парка, предлагаемого на северном ответвлении реки Чикаго и Грейсленд-авеню	57

План игровой площадки и парка Шерман

[58](#)

Марк Уайт-сквер

[59](#)

Гамильтон-парк

[59](#)

Шерман-парк; вид на филд-хаус

[60](#)

Шерман-парк; вид на бассейн

[60](#)

Схема системы обработки грузов наземным и водным транспортом

[61](#)

Монтажно-пересадочные; схемы, сопровождающие отчет комитета

[63](#)

Эскизная схема доков, предлагаемых в устье реки Чикаго

[64](#)

Эскизная схема доков, предлагаемых в устье реки Калумет

[65](#)

Схема города и прилегающей страны с указанием железнодорожных схем

[67](#)

Схема центра города, показывающая общее расположение существующих грузовых дворов и железнодорожных линий, существующую систему туннелей и предлагаемую схему, а также соединения для всех этих служб, идущие к центральные очистные сооружения	69
Схема города, показывающая полную систему внутренних контуров	70
Дрездена. Виадук и железнодорожная станция (Hauptbahn-hof) проходят выше обычного уровня улицы	71
Вена. Железнодорожный виадук, проходящий над важной улицей	71
Чикаго. Предлагаемое расположение пассажирских станций к западу от реки. Схема метро	72
Предлагаемое расположение пассажирских станций к западу от реки. Схема надземной части	73
Схема центра города, показывающая предлагаемое расположение железнодорожных пассажирских станций, всю систему тяги, включая скоростной транспорт, метро и надземные дороги, а также кольцевую линию метро	75
Железнодорожные полосы отвода и объекты недвижимости в центре города и существующие радиальные артерии	76
Схема общей схемы уличного движения и парков в привязке к районам, занятым промышленностью и мануфактурами	77
Виадук в Отей через реку Сену, Париж, Франция	78
Чикаго. Центр города, обращенный на запад, с изображением Грант-парка, гавани и гражданского центра	79
Существующий и предлагаемый план системы улиц и бульваров	80
Вид, обращенный на запад над городом, с изображением предлагаемого гражданского центра, большой оси, Грант-парка и гавани	80

Карта, показывающая последовательные границы города	<u>81</u>
Схема общей схемы уличного движения и парков в зависимости от численности населения	<u>82</u>
Теоретическая схема уличного движения	<u>83</u>
Существующие и предлагаемые диагональные артерии	<u>85</u>
Париж. Бульвар Булонский лес, обращенный к Триумфальной арке	<u>86</u>
Сады Тюильри и Елисейские поля	<u>86</u>
Елисейские поля с площади Согласия	<u>87</u>
Вид с Триумфальной арки вдоль бульвара Булонский лес	<u>87</u>
Система транспортного движения, предложенная М. Энром для общественных мест	<u>89</u>
Теоретическая схема улиц Парижа	<u>90</u>
Теоретическая схема улиц Москвы	<u>90</u>
Теоретическая схема улиц Берлина	<u>91</u>
Теоретическая схема улиц Лондона	<u>91</u>
Чикаго. Вид на Гранд-бульвар	<u>92</u>

Вид на Лейк-Шор-Драйв

[92](#)

План города, показывающий существующую и планируемую общую систему
бульваров и парков

[93](#)

Вид на бульвар Дрексел

[94](#)

Вид на Мичиган-авеню с видом на север

[94](#)

Пересечение трех рукавов реки Чикаго

[95](#)

Вид на север, на южный рукав реки Чикаго

[96](#)

Вид на южный берег с видом на юго-восток, на Грант-парк

[98](#)

Предлагаемая площадь на Мичиган-авеню

[99](#)

План полная система уличного движения; железнодорожные станции;
парки; бульварные цепи и радиальные артерии; пирсы для
общественного отдыха; гавань для яхт и причалы для прогулочных
катеров; обработка Грант-парка; главная ось и гражданский центр

[100](#)

План центра города, показывающий существующую и предлагаемую
систему улиц и бульваров

[100](#)

Предлагаемый бульвар для соединения северной и южной сторон реки	<u>100</u>
План Мичиган-авеню от Двенадцатой улицы до реки и ее продолжение на Пайн-стрит до Чикаго-авеню	<u>102</u>
Предлагаемые бульвар и бульварная дорожка на Мичиган-авеню и Пайн- стрит	<u>102</u>
Предлагаемый бульвар на Мичиган-авеню; вид на север с точки, расположенной к востоку от Публичной библиотеки,	<u>104</u>
Вид на Пайн-стрит,	<u>105</u>
Париж. Вид на улицу Мира и Вандомскую колонну	<u>105</u>
Чикаго. Мичиган-авеню, обращенная на юг	<u>106</u>
Эскизный план пересечения Мичиган-авеню и Двенадцатой улицы	<u>107</u>
Предварительный эскиз площади на Мичиган-авеню и Двенадцатой улице	<u>108</u>
Предлагаемый бульвар Двенадцатой улицы на пересечении с Мичиган- авеню и Эшленд-авеню	<u>108</u>
Схема железнодорожной станции к западу от реки между улицами Канал и Клинтон	<u>108</u>

Схема альтернативной железнодорожной станции к западу от реки между
улицами Канал и Клинтон

[109](#)

План Грант-парка и гавани

[110](#)

Высота Грант-парка и гавани и восточный фасад города на Мичиган-авеню

[110](#)

Участок с видом на север, сделанный по предполагаемой большой оси
города

[110](#)

Вид ночью с высоты птичьего полета на Грант-парк

[112](#)

Предлагаемая площадь на Мичиган-авеню к западу от филдовского музея
естественной истории

[112](#)

Деловой центр города, в пределах бульвара первого кольца

[112](#)

План предлагаемой группы муниципальных зданий или civic center

[112](#)

Высота, показывающая группу зданий, составляющих предлагаемый civic
center

[112](#)

Вид на запад, на предлагаемую civic center plaza и здания

[112](#)

Париж. Площадь Согласия, выходящая через Сену в сторону площади Мадлен,

[113](#)

Дрезден. Отель Zwingerhof	113
в Вене. Рингштрассе,	114
Рим. Собор Святого Петра,	114
Чикаго. Вид на предлагаемую застройку в центре города, от Двадцать второй улицы до Чикаго-авеню, с видом на восточный	114
Берлин. Спри-Айленд,	115
Чикаго. Предлагаемая площадь гражданского центра	116
Исследование купола предлагаемого гражданского центра	118
Вид на восток, на озеро Мичиган	119
“Великие озера”	124

Рисунки для Плана Чикаго были выполнены Беном Э. Холденом, Кларенсом Э. Ховардом, Честером М. Дэвисоном, Крисом У. Багге и Лео Стрелкой. Г-н Холден был связан с изучением общего плана и парковой системы, как в целом, так и в деталях; г-н Ховард - с Центром города и железными дорогами; а г-н Дэвисон - с обработкой набережной озера. Планы Гражданского центра и Грант-парка были изучены Фернаном Жаненом из Парижа, который приехал в Чикаго в 1908 году именно с этой целью. Рисунки Жюля Герена были сделаны во время длительных визитов в Чикаго в 1907 году, а затем снова в 1908 году. Работы как г-на Герена, так и г-на Жанена указаны над их именами. При составлении чертежей плана была использована карта санитарного района города Чикаго. [Таблица XVII](#) составлена на основе планов, опубликованных в “Les Transformations de Paris”.

КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

Организован в 1877 году; Объединился с Клубом торговцев в 1907 году.

КОМИТЕТ ТОРГОВОГО КЛУБА ПО ПЛАНУ ЧИКАГО, 1906-1907. Чарльз Д. Нортон, *председатель*; Чарльз Х. Уэкер, *заместитель председателя*; Дэвид Р. Форган, *казначей*; Уолтер Х. Уилсон, *председатель Финансового комитета*; Эдвард Б. Батлер, Фредерик А. Делано; Дэниел Х. Бернхэм, *архитектор*.

КОМИТЕТЫ КОММЕРЧЕСКОГО КЛУБА ПО ПЛАНУ ЧИКАГО, 1907-08.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ. Чарльз Д. Нортон, *председатель*; Чарльз Х. Уэкер, *заместитель председателя*; Фредерик А. Делано, *секретарь*; Уолтер Х. Уилсон, *казначей*; Адольфус К. Бартлетт, Эдвард Б. Батлер, Клайд М. Карр, Джон В. Фарвелл-младший, Джой Мортон, Чарльз Х. Торн; Дэниел Х. Бернхэм, *архитектор*.

НА БЕРЕГУ ОЗЕРА. Эдвард Б. Батлер, *председатель*; Лесли Картер, Чарльз Г. Доуз, Джон В. Фарвелл-младший, Виктор Ф. Лоусон, Гарольд Ф. Маккормик.

НА БУЛЬВАРЕ, СОЕДИНЯЮЩЕМ СЕВЕРНУЮ И ЮЖНУЮ СТОРОНЫ. Клайд М. Карр, *председатель*; Чарльз Х. Коновер, Джеймс Л. Хаутелинг, Альберт А. Спрэг II., Чарльз Х. Торн, Фредерик У. Апхэм, Чарльз Х. Уэкер.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕРМИНАЛАХ. Джой Мортон, *председатель*; Адольфус К. Бартлетт, Уильям Дж. Чалмерс, Чарльз Х. Халберд, Чонси Кип, Франклин Маквей, Сайрус Х. Маккормик, Мартин А. Райерсон, Джон Г. Шедд, Альберт А. Спрэгью.

КОМИТЕТЫ КОММЕРЧЕСКОГО КЛУБА ПО ПЛАНУ ЧИКАГО, 1908-9.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ. Чарльз Д. Нортон, *председатель*; Чарльз Х. Уэкер, *заместитель председателя*; Фредерик А. Делано, *секретарь*; Уолтер Х. Уилсон, *казначей*; Адольфус К. Бартлетт, Эдвард Б. Батлер, Клайд М. Карр, Джон В. Фарвелл, Чарльз Л. Хатчинсон, Роллин А. Кейс, Джой Мортон, Чарльз Х. Торн; Дэниел Х. Бернхэм, *архитектор*.

В ОЗЕРНЫХ ПАРКАХ. Эдвард Б. Батлер, *председатель*; Эдгар А. Бэнкрофт, Уильям Л. Браун, Чарльз Г. Доуз, Джон В. Фарвелл, Гарольд Ф. Маккормик, Джон Дж. Митчелл.

НА УЛИЦАХ И БУЛЬВАРАХ. Клайд М. Карр, *председатель*; Чарльз Х. Коновер, Томас Э. Доннелли, Джеймс Л. Хаутелинг, Альберт А. Спрэг II., Фредерик У. Апхэм, Чарльз Х. Уэкер.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕРМИНАЛАХ. Джой Мортон, *председатель*; Адольфус К. Бартлетт, Франклин Маквей, Сайрус Х. Маккормик, Мартин А. Райерсон, Джон Г. Шедд, Альберт А. Спрэгью.

НА МЕЖДУГОРОДНИХ ДОРОГАХ. Чарльз Х. Торн, *председатель*; Бенджамин Карпендер, Эдвард Ф. Керри, Гомер А. Стиллуэлл, Чарльз Л. Стробел.

О ФИНАНСАХ. Адольфус К. Бартлетт, *председатель*; Чарльз Г. Доуз, Чарльз Л. Хатчинсон, Альберт А. Спрэгью, Уолтер Х. Уилсон.

СПИСОК ПОДПИСЧИКОВ

ДО 1 ИЮНЯ 1909 г.

Адамс, Джордж Э.

Алдис, Артур Т.

Олдис, Оуэн Ф.

Александер, Уильям А.

Allen, Benjamin

Алворд, Джон У.

Американская Радиаторная компания

Армор, Дж. Огден

Армстронг, Фрэнк Х.

Арнольд, Брон Дж.

Айер, Эдвард Э.

Бейли, Эдвард П.

Бейкер, Альфред Л.

Бейкер, Говард У.

Бэнкрофт, Эдгар А.

Бэнкс, Александр Ф.

Барбер, Брайант Х.

Барнс, Альберт Р.

Барнхарт, Кеннет

Бартлетт, Адольфус К.

Бартлетт, Чарльз Л.

Бартон, Энот М.

Бейтс, Вперед

Беккер, Абрахам Г.

Бейдлер, Фрэнсис

Бейфельд, Джозеф

Компания Bigelow Brothers & Walker

Биллингс, Фрэнк

Бирк, Уильям А.
Блэр, Чонси Дж.
Блэр, Генри А.
Блэр, Уотсон Ф.
Боде, Фредерик
Бут, У. Вернон
Боуэн, Джозеф Т.
Бойнтон, Чарльз Т.
Брэнд, Рудольф
Бремер, Герман Х.
Брилл, Джордж М.
Браун, Уильям Л.
Бекингем, Кларенс
Будайская литейно -производственная компания
Баффингтон, Юджин Дж.
Берли, Кларенс А.
Бернхэм, Дэниел Х.
Буш, Уильям Х.
Батлер, Эдвард Б.
Дворецкий, Поместье Хермона Б.
Бутц, Отто К.

Кэнби, Калев Х.
Карпентер, Огастес А.-младший.
Карпентер, Бенджамин
Карр, Клайд М.
Керри, Эдвард Ф.
Картон, Лоуренс А.
Чалмерс, Уильям Дж.
Чапин, С. Б. и компания.
Кларк, Джон М.
Клоу, Уильям Э.
Кокран, Дж. Льюис
Кофран, Джон У. Г.
Комсток, Чарльз Г.
Кондрон, Теодор Л.

Коновер, Чарльз Х.
Корвит, Чарльз Р.
Коуэн, Уильям К.
Коулз, Альфред
Кокс, Ренсселер В.
Крейн, Чарльз Р.
Крейн, Ричард Т. младший.
Кроуэлл, Генри П.
Кудахи, Майкл
Калвер, Хелен
Каммингс, Д. Марк
Каммингс, Эдмунд А.
Каннингем, Фрэнк С.

Дау, Дж. Дж.
Доуз, Чарльз Г.
Дэй, Чапин А.
Диринг, Чарльз
Диринг, Джеймс
Делано, Фредерик А.
Дьюз, Фрэнсис Дж.
Дьюи, Альберт Б.
Де Вулф, Уоллес Л.
Дик, Альберт Б.
Диксон, Артур
Доннелли, Томас Э.
Дауни, Джозеф
Дюран, Эллиот

Эрлинг, Альберт Дж.
Экхарт, Барнард А.
Eckstein, Louis
Лесозаготовительная компания Эдварда Хайнса
Айзендрат, Джозеф Н.
Eitel, Emil
Эллсворт, Джеймс У.
Юэн, Джон М.

Фейр, Роберт М.

Falkenau, Victor

Фарвелл, Грейнджер

Фарвелл, Джон В.

Фэй, Чарльз Н.

Фелтон, Сэмюэл М.

Фергюсон, Луи А.

Фетцер, Джон К.

Филд, Джон С.

Филд, Стэнли

Производственная компания Findeisen & Kropf

Фут, Эраст

Форман, Эдвин Г.

Форган, Дэвид Р.

Форган, Джеймс Б.

Фрост, Альберт К.

Фуллер, Уильям А.

Гарднер, Уильям А.

Gerstenberg, Erich G.

Гилберт, Гарри К.

Глесснер, Джон Дж.

Гудман, Герберт Э.

Грейнджер, Альфред Х.

Компания Грили-Ховард

Грегори, Роберт Б.

Грей, Чарльз Ф.

Гросскап, Питер С.

Герли, Уильям У.

Хэмилл, Эрнест А.

Хэммонд, Роберт Р.

Харди, Ф. А. и компания

Харрис, Джордж Б.

Харрис, Джон Ф.

Харрис, Джозеф

Харрис, Норман У.

Харт, Х. Стиллсон

Хаскелл, Фредерик Т.

Хейтли, Джон К.

Хауган, Хельге А.

Хьюитт, Чарльз М.

Хейворт, Джеймс О.

Хейворт, Лоуренс

Холт, Джордж Х.

Гувер, Фрэнк К.

Хортон, Джордж Т.

Хортон, Гораций Э.

Хаутелинг, Джеймс Л.

Хойт, Уильям М.

Хьюитт, Марвин

Халберт, Эдмунд Д.

Халбурд, Чарльз Х.

Халл, Мортон Д.

Херли, Эдвард Н.

Хатчинс, Джеймс К.

Хатчинсон, Чарльз Л.

Инсулл, Сэмюэл

Ишем, миссис Р. Н.

Джексон, Джордж У.

Джеймс, Фред С.

Джонсон, Фрэнк С.

Джонстон, Хью Макбирни

Джонс, Артур Б.

Джонс, Дэвид Б.

Джонс, Фрэнк Х.

Джонс, Уильям Д.

Продолжай, Чонси

Келли, Уильям В.

Кенна, Эдвард Д.

Кент, Уильям

Кеснер, Джейкоб Л.

Кейс, Роллин А.
Кимбалл, Чарльз Ф.
Кимбалл, W. W. Co.
Kurz, Adolph

Лафлин, Луи Э.
Ламонт, Роберт П.
Лэнгхорст, Генри А.
Лэтроп, Брайан
Лоуренс, Дуайт
Лоусон, Виктор Ф.
Лефенс, Тис Дж.
Leicht, Edward A.
Линкольн, Роберт Т.
Lindgren, John R.
Линн, Уильям Р.
Лобделл, Эдвин Л.
Логан, Фрэнк Г.
Ломбард, Исаак Г.
Лорд, Джон Б.
Лоуден, Фрэнк О.
Линч, Джон А.
Лайон, Джон К.
Литтон, Генри К.

Маквей, Франклин
Мадленер, Альберт Ф.
Магнус, Август К.
Мандель, Леон
Марк, Клейтон
Мартин, Уильям П.
Matz, Rudolph
Майер, Леви
Маккорд, Элвин К.
Маккормик, Сайрус Х.
Маккормик, Гарольд Ф.
Маккалоу, Хайрам Р.

Маклафлин, Уильям Ф.
Микер, Артур
Мендиус, Карл
Мерриуэзер, Джордж
Миллер, Дариус
Миллер, Гарри И.
Миллер, Джон С.
Майнер, Уильям Х.
Митчелл, Джон Дж.
Mitten, Thomas E.
Моджески, Ральф
Моррис, Эдвард
Моррон, Джон Р.
Мортон, Джой
Мортон, Марк
Мердок, Томас

Норлин, Фред
Нортон, Чарльз Д.
Нойес, Фрэнк Б.
Нойес, Ла Верн У.

Ortmann, Rudolph
Ortseifen, Adam
Отис, Джозеф Э. Эстейт
Отис, Спенсер

Папке, Герман
Палмер, Оноре
Палмер, Персиваль Б.
Палмер, Поттер-младший.
Компания бумажных фабрик, The
Паттен, Джеймс А.
Пибоди, Фрэнсис Б.
Пибоди, Фрэнсис С.
Пири, Джон Т.-младший.
Питкин, Эдвард Х.
Пул, Марвин Б.

Поуп, Генри
Портер, Генри Х.
Портер, Генри Х.-младший.
Поттер, Эдвин А.

Роусон, Фредерик Х.
Rehm, William H.
Ревелл, Александр Х.
Рейнольдс, Джордж М.
Риккордс, Джордж Э.
Рипли, Эдвард П.
Робинсон, Теодор У.
"Роджерс, Браун и компания"
Розенталь, Бенджамин Дж.
Розенвальд, Юлиус
Рубенс, Гарри
Рудольф, Франклин
Рассел, Эдмунд А.
Рассел, Брюстер и компания
Райерсон, Эдвин Л.
Райерсон, Мартин А.

Сард, Уильям Х.
Сарджент, Джордж М.
Скотт, Джон У.
Скалли, Артур Б.
Сирс, Ричард У.
Сейпп, Филипп У.
Селц, Дж. Гарри
Шаффер, Джон К.
Шаффнер, Джозеф
Шедд, Эдвард А.
Шедд, Джон Г.
Ширк, Элберт В.
Симпсон, Джеймс
Скиннер, Эдвард М.
Смит, Байрон Л.

Смит, миссис Джордж Т.

Смит, Орсон

Смит, Уолтер Б.

Сопер, Джеймс П.

След, Джон А.

Спраг, Альберт А.

Спрэгью, Ото С. А.

Вглавной роли Мейсон Б.

Стивенс, Чарльз А.

Стиллуэлл, Гомер А.

Штробель, Чарльз Л.

Штумер, Луи М.

Салливан, Роджер К.

Санни, Бернард Э.

Свифт, Чарльз Х.

Свифт, Эдвард Ф.

Свифт, Джордж Б.

Свифт, Луи Ф.

Theurer, Joseph

Томан, Лерой Д.

Томас, бенджамин

Томпсон, Джон Р.

Томпсон, Уильям М.

Торн, Чарльз Х.

Торн, Джордж Р.

Тилден, Эдвард

Тилт, Джозеф Э.

Тернер, Эдвард А.

Uhrlaub, Adolph

Уйхлейн, Эдгар Дж.

Апхэм, Фредерик У.

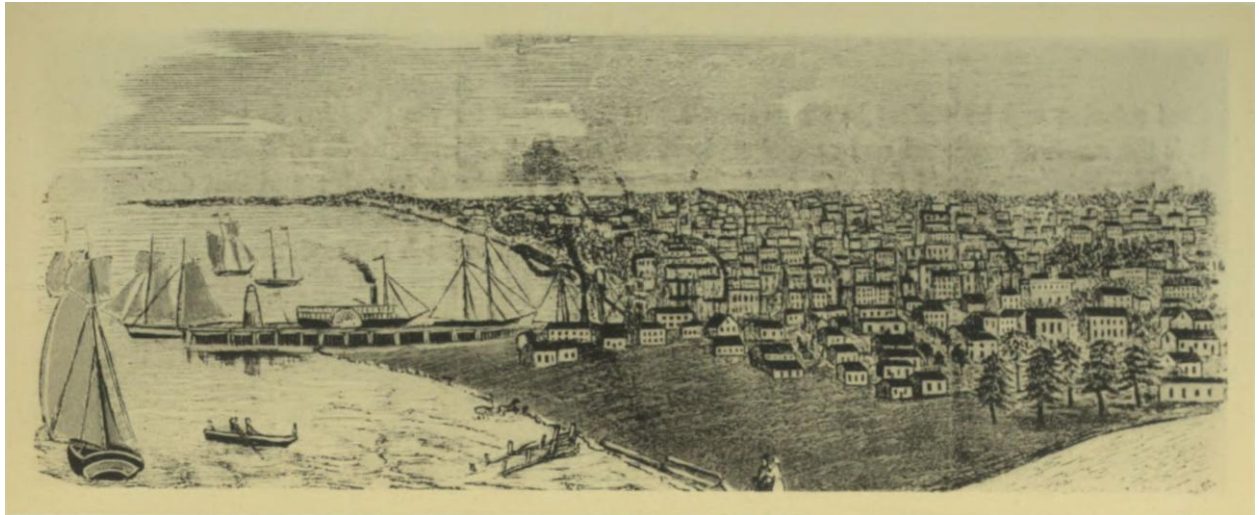
Ван Валкенбург, Уильям

Вайлз, Джеймс-младший.

Wacker, Charles H.

Уокер, Генри Х.
Уоллес, Джон Ф.
Уорд, А. Монтгомери
Уорнер, Эзра Дж.
Уоррен, Уильям С.
Уотсон, Дж. В.
Уотсон, Уильям Дж.
Уэллс, Эддисон Э.
Уэллс, Медицинская компания
Уилер, Артур Д.
Уилер, Чарльз П.
Уилер, Гарри А.
Уайлдер, Джон Э.
Уайлдер, Т. Эдвард
Уиллард, Дэниел
Охотно, Марк С.
Уиллитс, Уорд У.
Уилмарт, миссис Мэри Дж.
Уилсон, Джон П.
Уилсон, Уолтер Х.
Уинчелл, Бенджамин Л.
Уинстон, Фредерик С.
Уинстон, Пейн, Строун и Шоу
Производственная компания Wolff, L.
Ренн, Джон Х.
Янг, Чарльз О.

ПЛАН ЧИКАГО



II. РЕЗЬБА ПО ДЕРЕВУ В ЧИКАГО В 1834 ГОДУ.

ПЛАН ЧИКАГО

ГЛАВА I

НАЧАЛО ПЛАНА ЧИКАГО: ВСЕМИРНАЯ КОЛУМБОВСКАЯ ВЫСТАВКА 1893 ГОДА, И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ: ДУХ ЧИКАГО

НЕ тенденция человечества собираться в городах является заметной характеристикой современности. Это движение не ограничивается какой-либо одной страной, оно распространяется по всему миру. Каждый год население Рима и городов Востока, а также Берлина, Нью-Йорка и Чикаго увеличивается беспрецедентными темпами. Одновременно с этим развитием городов произошло повсеместное увеличение благосостояния, а также более широкое участие людей в работе правительства. Естественным результатом этих причин стало желание улучшить условия жизни. Люди приходят к убеждению, что бесформенный рост города не является ни экономичным, ни удовлетворительным; и что перенаселенность и заторы на дорогах парализуют жизненно важные функции города. В настоящее время считается, что сложные проблемы, возникающие в большом городе, не находятся вне контроля пробудившихся общественных настроений; и деловые люди обращают свое внимание на разработку средств, с помощью которых город может стать эффективным инструментом обеспечения всех его жителей наилучшими возможными условиями жизни.

Чикаго, как и другие крупные города, понимает, что пришло время навести порядок в хаосе, вызванном быстрым ростом, и особенно притоком людей многих национальностей, не имеющих общих традиций или привычек жизни. Среди различных инструментов, предназначенных для достижения этого результата, план упорядоченного и удобного города считается незаменимым; и задаче разработки такого плана Коммерческий клуб посвятил свою энергию в течение последних трех лет.

Не следует ожидать, что какой-либо план, разработанный в то время, когда еще лишь немногие гражданские проблемы получили окончательное решение, будет идеальным во всех своих деталях. В отношении представленного здесь плана утверждается, что он является результатом длительного и тщательного изучения потребностей Чикаго, проведенного бескорыстными людьми с большим опытом работы в тех самых условиях, которые он призван исправить; и что в течение лет, посвященных его подготовке, план подвергался разнообразной и компетентной критике. Реальную проверку этого плана можно будет найти в его применении; ибо такова решимость людей обеспечить себе более совершенные условия, что, несомненно, если план действительно хорош, он будет соответствовать прогрессивному духу времени и рано или поздно будет осуществлен.



III. ВСЕМИРНАЯ КОЛУМБИЙСКАЯ ВЫСТАВКА, ЧИКАГО, 1893 год.

Суд Чести, обращенный к Перистилию.

Однако следует понимать, что такие радикальные изменения, которые предлагаются здесь, вряд ли могут быть реализованы немедленно. Действительно, цель состояла в том, чтобы предвидеть потребности будущего, а также обеспечить потребности настоящего: короче говоря, направить развитие города к цели, которая должна казаться идеальной, но на самом деле практична. Следовательно, вполне возможно, что, когда определенные части плана будут приняты к исполнению, более широкие знания, более длительный опыт или изменение местных условий могут подсказать лучшее решение; но, с другой стороны, прежде чем будет принято решение о каком-либо отступлении, следует четко дать понять, что такое изменение оправдано.



IV. ВСЕМИРНАЯ КОЛУМБИЙСКАЯ ВЫСТАВКА, ЧИКАГО, 1893. СУД ЧЕСТИ, СМОТРЯЩИЙ В СТОРОНУ ПЕРИСТИЛЯ.

Этот вид демонстрирует эффект упорядоченного расположения зданий и единой линии карниза. С картины Менте.

Если многие элементы предлагаемого плана покажутся знакомыми, следует помнить, что цель состояла не в том, чтобы изобрести новые проблемы для решения, а в том, чтобы учесть насущные потребности сегодняшнего дня и найти наилучшие методы удовлетворения этих требований, доводя каждую конкретную проблему до ее окончательного решения как составную часть большого объекта - хорошо упорядоченного, удобного и единого города.

Такая концепция задачи является обоснованием всеобъемлющего плана Чикаго. Многим, кто мало задумывался над этим вопросом, кажется, что план требует больших расходов и, как следствие, увеличения налогообложения. На самом деле все наоборот. Несомненно, что гражданское благоустройство будет идти ускоренными темпами; и если эти улучшения будут осуществляться в соответствии с хорошо продуманным планом, это приведет к большой экономии. Хороший порядок и удобство стоят недорого, но бессистемные и непродуманные проекты неизменно приводят к экстравагантности и расточительности. План гарантирует, что всякий раз, когда будут проводиться какие-либо общественные или полублагодетельные работы, они будут занимать надлежащее и предопределенное место в общей схеме и, таким образом, способствовать единству и достоинству города.

План откровенно учитывает тот факт, что американский город, и в первую очередь Чикаго, является центром промышленности и дорожного движения. Поэтому уделяется внимание улучшению коммерческих объектов; методам транспортировки людей и товаров; устранению препятствий, препятствующих обращению; и повышению удобства. Также понятно, что хорошее качество изготовления требует от работников большой степени комфорта в их домах и окрестностях, а также широких возможностей для того отдыха, без которого любая работа превращается в нудную рутину. Кроме того, у города есть достоинство, которое необходимо поддерживать; и хороший порядок необходим для

материального прогресса. Следовательно, план предусматривает впечатляющие группировки общественных зданий и взаимные отношения между такими группами. Более того, принимается во внимание тот факт, что, по всей вероятности, Чикаго при жизни ныне живущих людей станет более крупным городом, чем любой из существующих в настоящее время; и что, следовательно, самые всеобъемлющие планы на сегодняшний день нуждаются в дополнении в недалеком будущем. Возможность для такого расширения предусмотрена.

Происхождение плана Чикаго можно проследить непосредственно от Всемирной Колумбийской выставки. Всемирная выставка 1893 года положила начало упорядоченному обустройству обширных общественных территорий и зданий в наши дни и в нашей стране. Результат получился совершенно естественным. Чикаго превратился в коммерческое сообщество, где люди привыкли собираться вместе для составления планов на общее благо. Более того, во главе дел стояли, во многих из них, те же самые люди, которые принимали участие во всех движениях с тех пор, как город вышел из состояния простой деревни. Они настолько привыкли к результатам, превосходящим их самые оптимистичные прогнозы, что им было легко поверить, что их Ярмарка может превзойти все ярмарки, которые ей предшествовали.

Тогда же чикагцы, обученные интенсивной коммерческой деятельности, усвоили урок, что большого успеха нельзя достичь, если специальная работа не будет поручена тем, кто лучше всего подходит для ее выполнения. У наших деловых людей вошло в привычку выбирать кого-то, кто возьмет на себя ответственность в каждом важном предприятии, и оказывать этому человеку серьезную, лояльную и непоколебимую поддержку. Таким образом, дизайн и расположение зданий Всемирной Колумбийской выставки, которые никогда не были превзойдены, были обусловлены, прежде всего, чувством преданности городу и его начинаниям; и, во-вторых, привычкой поручать великие работы людям, обученным практике таких начинаний.^ш

MAP OF THE
BUILDINGS AND GROUNDS
OF THE
WORLDS COLUMBIAN EXPOSITION
AT
JACKSON PARK
AND THE
MIDWAY PLAISANCE.
CHICAGO ILL U.S.A.
MARCH 1893.
ISSUED BY
CONSTRUCTION DEPARTMENT
D. B. BURHAM, Director of Works
SCALE



V. ТЕРРИТОРИЯ ВСЕМИРНОЙ КОЛУМБИЙСКОЙ ВЫСТАВКИ В ДЖЕКСОН-ПАРКЕ.

План, показывающий гармоничное расположение зданий.

КАРТА
ДОМОВ И ОСНОВАНИЙ

из
МИРОВ КОЛУМБИЙСКОЙ ВЫСТАВКЕ

в
ПАРКЕ ДЖЕКСОН

и
МИДУЭЙ-ПЛЕЗАНС.

ЧИКАГО, США,

МАРТ 1893 года.

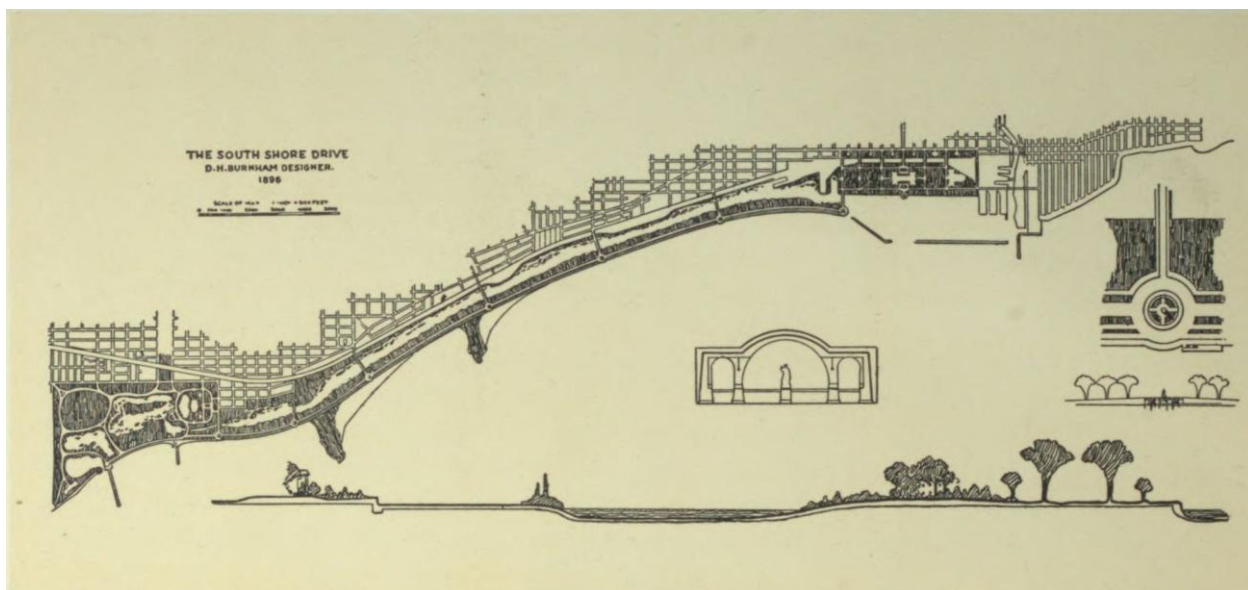
ВЫПУЩЕНО

Департаментом

Д. Х. Бернхэмом, директором по работам

[\[Крупнее\]](#)

Результаты Всемирной выставки 1893 года были многочисленными и далеко идущими. Жителям Чикаго казалось, что достоинство, красота и удобство преходящего города в Джексон-парке требуют улучшения набережной города. Имея в виду эту идею, члены комиссии Южного парка в течение года после Ярмарки предложили улучшить вид на озеро от Джексон-парка до Грант-парка. В соответствии с этим предложением был разработан масштабный план соединения двух парков, и проект был представлен на встрече уполномоченных Западного и Южного парков. Позже этот проект был продемонстрирован на обеде, устроенном Коммерческим клубом; и многие бизнесмены решительно выразили свою убежденность в том, что предложенная схема будет иметь огромную ценность для Чикаго и что ее следует принять и привести в исполнение. Так было положено начало проекту создания парка на берегу озера с лагуной между ним и берегом.



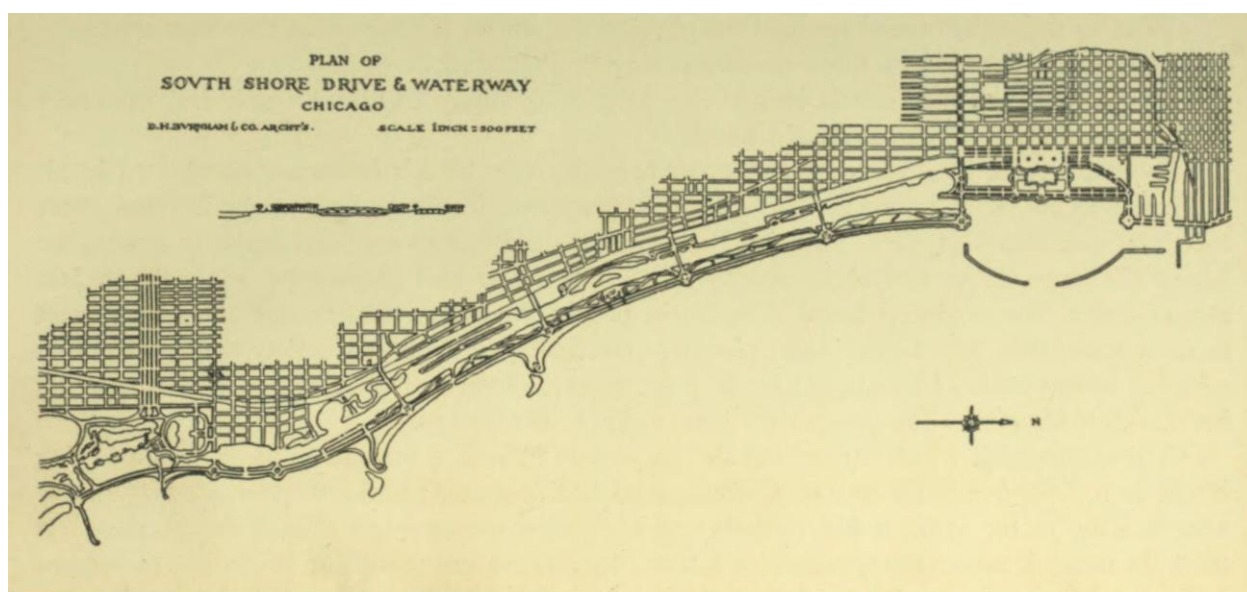
VI. ПАРК У ОЗЕРА, ПРОСТИРАЮЩИЙСЯ ОТ ДЖЕКСОН-ПАРКА До ГРАНТ-ПАРКА ВДОЛЬ ЮЖНОГО БЕРЕГА ОЗЕРА МИЧИГАН.
Первоначальный план, 1896 год.

САУТ-ШОР-ДРАЙВ

ДИЗАЙНЕР Д. Х. БЕРНХЭМ.

1896

В течение следующих трех-четырех лет были проведены более тщательные исследования схемы набережной озера, и были подготовлены очень большие рисунки для встречи в Женском клубе и Художественном институте, и для ужина Merchants Club в Auditorium. Газеты и журналы, как дома, так и по всей стране, объединились в комментариях и одобрении начинания; и в течение десятилетия, прошедшего с момента первого представления планов, предлагаемое улучшение никогда не забывалось, а всегда рассматривалось как нечто, что обязательно будет выполнено. Это было началом разработки генерального плана города.



VII. ПАРК У ОЗЕРА, ПРОСТИРАЮЩИЙСЯ ОТ ДЖЕКСОН-ПАРКА До ГРАНТ-ПАРКА ВДОЛЬ ЮЖНОГО БЕРЕГА ОЗЕРА МИЧИГАН.
Измененный план 1904 года.

ПЛАН

САУТ-ШОР-ДРАЙВ И ВОДНОГО ПУТИ
ЧИКАГО

D. H. BURNHAM & CO. ARCHT'S. МАСШТАБ 1 ДЮЙМ = 500 ФУТОВ

Пока эти проекты находились в стадии подготовки, шло масштабное расширение системы Южных парков, и был разработан план создания столичной парковой системы, включая внешний пояс парков и бульваров. Эти движения были энергично начаты в 1903 году под общим руководством комиссаров Южного парка и Специальной парковой комиссии; и результаты их работы были полезны тем, кто взялся за выполнение настоящей задачи.

В начале 1906 года Merchants Club организовал подготовку полного проекта будущего развития Чикаго. Чтобы облегчить ход работ, на крыше здания Железнодорожной биржи были построены помещения, где были подготовлены чертежи и проведены исследования. Клуб торговцев и Коммерческий клуб были объединены в 1907 году под названием последней организации, и работа была продолжена под эгидой этой ассоциации. Комитет по плану провел несколько сотен заседаний; в течение многих недель заседания проводились

ежедневно; и за все это время не проходило ни одной недели без одного или нескольких таких собраний. По приглашению Клуба губернатор Иллинойса, мэр Чикаго и многие другие государственные чиновники посетили помещения, где велись работы, и ознакомились со всей схемой в процессе ее разработки. Государственный департамент через консулов Соединенных Штатов в различных европейских городах предоставил ценную информацию о происходящих в настоящее время гражданских событиях. Таким образом, планы вызвали множество критических замечаний и предложений, высказанных людьми, особенно хорошо знакомыми с существующими условиями. Более того, посетители, заинтересованные в благоустройстве городов и всевозможных парковых работах, приезжали как из наших собственных, так и из зарубежных городов; и от них также было получено много полезного и поощрительного.

Представляя этот отчет, Коммерческий клуб осознает, что время от времени будут необходимы дополнительные отчеты, чтобы подчеркнуть ту или иную особенность, которая может быть представлена общественности для принятия. В то же время, можно с уверенностью сказать, что такое изложение всего предмета позволяет выполнить задачу, которая была осознана с самого начала, а именно:

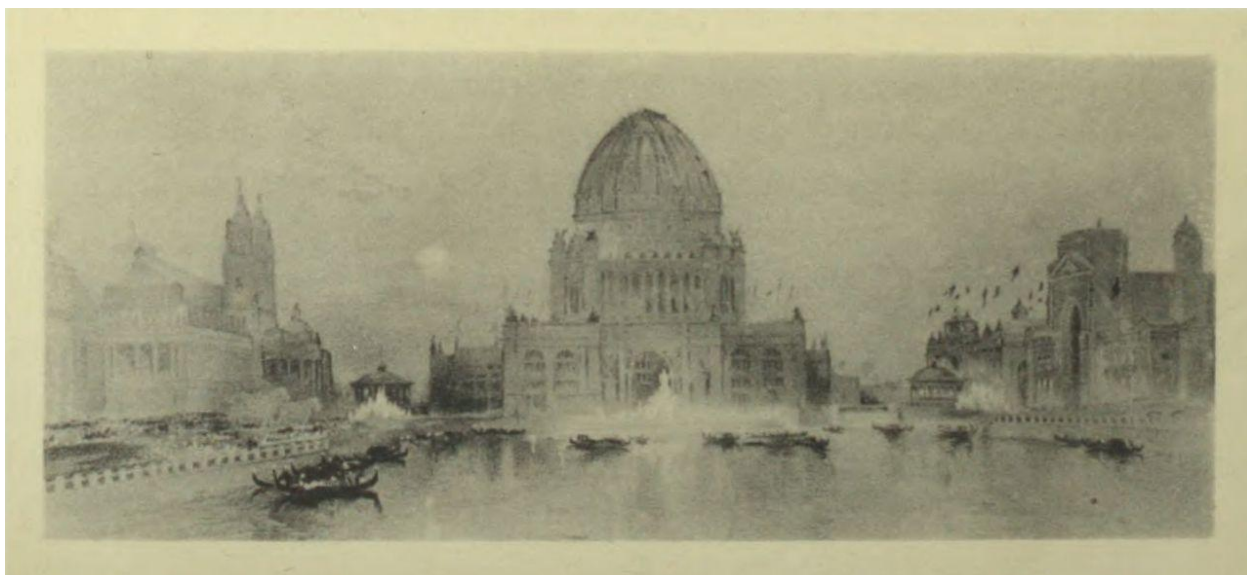
Во-первых, провести тщательное изучение физических условий Чикаго в том виде, в каком они существуют сейчас;

Во-вторых, выяснить, как эти условия можно улучшить;

В-третьих, зафиксировать такие выводы в виде рисунков и текстов, которые станут руководством для будущего развития Чикаго.

Создавая идеальное расположение, каждый, кто живет здесь, получает больше возможностей для своего бизнеса и общественной деятельности. Каждому торговцу и производителю оказывается помощь в улучшении условий для перевозки грузов и пассажиров. Создание полноценной системы парков и бульваров делает жизнь наемного работника и его семьи более здоровой и приятной; в то время как создаваемая таким образом большая привлекательность удерживает дома людей со средствами и вкусом и действует как магнит, притягивающий тех, кто стремится жить в приятной обстановке. Та самая красота, которая привлекает того, у кого есть деньги, делает приятной жизнь тех, среди кого он живет, одновременно привязывая его и его богатство к городу. Процветание, к которому стремится весь Чикаго.

Тот же самый дух, который осуществил Выставку таким образом, что она надолго стала заслугой города, по-прежнему является душой Чикаго, жизненно важной и доминирующей; и даже сейчас, хотя на переднем крае появилось много новых людей, он по-прежнему контролирует и выполняет большую работу, чем в 1893 году. Это находит людей; это создает повод; это привлекает искренних и бескорыстных; это оживляет организацию и побуждает ее достигать высот, достижение которых считается невозможным. Этот дух все еще существует. Это присутствует среди нас и сегодня. Действительно, кажется, что с годами и возможностями это набирает силу. Даже сейчас это побуждает нас к более масштабным и совершенным достижениям на благо общества. В нем нет ни личной цели, ни скрытых кончиков. Этот дух — дух Чикаго — является нашим величайшим достоянием. Это не просто гражданская гордость: это скорее постоянная, непоколебимая решимость создать наилучшие условия городской жизни для всех людей с полным осознанием того, что то, что мы, как народ, решаем делать в общественных интересах, мы можем и, несомненно, осуществим.



VIII. ВСЕМИРНАЯ КОЛУМБИЙСКАЯ ВЫСТАВКА. ВИД НА СУД ЧЕСТИ, ОБРАЩЕННЫЙ НА ЗАПАД.
С картины Морана.

СНОСКИ:

[1] Важную иллюстрацию духа, в котором была задумана работа Всемирной выставки, можно найти в одном инциденте. В назначенный день архитекторы собрались, чтобы представить генеральному комитету эскизы нескольких своих зданий. Состоялся ленч, продолжавшийся оживленной дискуссией. План в целом начал овладевать мужчинами. Короткий зимний день подходил к концу, когда Ричард М. Хант (в то время декан архитектурного факультета), страдавший от сильных ревматических болей, медленно поднялся, чтобы рассказать о Административном здании, эскиз которого он прикрепил к стене. Нью-Йоркский архитектор, последовавший за мистером Хантом, построил на своем здании купол высотой в четыреста пятьдесят футов. По группе мгновенно пробежал шепот. Дизайнер отвернулся от эскиза. “Я думаю,” сказал он с расстановкой, “я не буду выступать за этот купол; и, вероятно, я изменю здание”. Послышался вздох удовлетворения. У следующего архитектора был портик, выходящий на террасу. Не дожидаясь критики, он сказал, что должен вернуть портик к фасаду здания. Когда один за другим каждый прикреплял свой эскиз к стене, в комнате воцарилась мертвая тишина; присутствующие почувствовали, что великая работа притягивает их как магнитом; и каждый был готов пожертвовать своими личными идеями, чтобы обеспечить единство всей композиции. Наконец был показан последний рисунок; было сделано последнее объяснение. Мистер Сен-Годенс, который весь день просидел в углу, слушая, но ничего не говоря и почти не двигаясь, подошел к мистеру Бернхэму и, взяв его за обе руки, воскликнул: “Вы понимаете, что это величайшее собрание художников с пятнадцатого века?”



IX. ПИРАМИДЫ В ГИЗЕ.

ГЛАВА II

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ ГОРОДА В ДРЕВНОСТИ И СОВРЕМЕННОСТИ: КОММЕРЦИЯ ВЕДУЩИЙ
МОТИВ В ГОРОДСКОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ: ВАВИЛОН, ЕГИПЕТ, АФИНЫ, И РИМ: СРЕДНЕВЕКОВОГО
ГОРОДА: РАЗВИТИЕ ПАРИЖ: ГОРОД ПЛАНИРОВАНИЯ В ГЕРМАНИИ: ПРЕОДОЛЕНИЕ ЗАСТОЯ В
ЛОНДОНЕ: ВАШИНГТОН ГОРОД, ПОСТРОЕННЫЙ ПО ПЛАНУ: В ДРУГИХ АМЕРИКАНСКИХ ГОРОДАХ

С самых ранних времен расположением городов руководствовались два мотива: либо место было выбрано потому, что оно предлагало естественные средства защиты, либо торговля собирала людей в определенной точке, вокруг которой они строили укрепления. В любом случае, необходимость защиты от врагов извне обусловила форму и расположение города. Даже в этом западном полушарии вопрос обороны имел первостепенное значение. Луисбург и Квебек; Бостон, Нью—Йорк и Йорктаун; Макино и Новый Орлеан; Чарльстон, Мобил, Висксбург и снова Новый Орлеан - эти названия напоминают осады и сражения трех войн; в то время как города-крепости Европы находят себе аналог в обнесенных частоколом поселениях, возникших в индейской стране Северной Америки, и сам Чикаго является типичным примером. Только в последнее время город смог расширить свои границы,

освободившись от ограничений, налагаемых необходимостью отражать нападение врага.



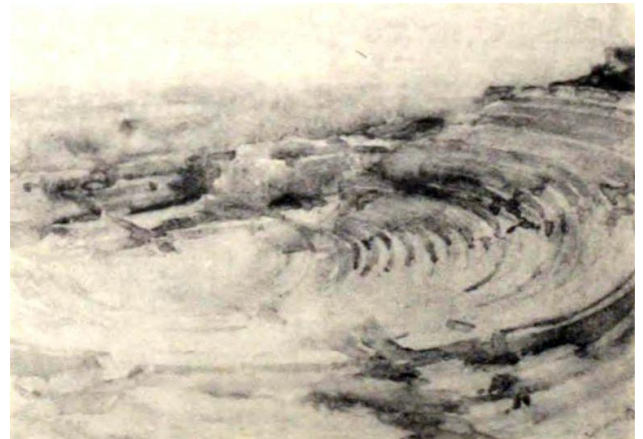
Х. АФИНСКИЙ АКРОПОЛЬ.
С акварели Э. Х. Беннетта.

Первой градостроительницей, подвиги которой описаны, была Семирамида, царица Вавилона; и хотя в истории этой страны, запечатленной на ее памятниках, не упоминается даже имя этой воинственной правительницы, мы не можем пренебречь обстоятельными рассказами классических авторов о величайшем торговом городе древних времен. Диодор рассказывает нам, что Семирамида, обладая устремленным духом и стремясь превзойти всех своих предшественниц в славных деяниях, приступила к строительству великого города в провинции Вавилон. Сначала

у нее были полные планы, подготовленные ее архитекторами и художниками, затем она собрала со всех концов своей империи людей, необходимых для строительных работ. Для развития торговли она расположила город на берегах реки Евфрат; и вокруг него она построила стену, очень высокую, укрепленную множеством башенок и такую широкую сверху, что по ней могли проезжать колесницы в ряд. Через реку она перекинула мост длиной в пять фарлонгов с арками длиной в двенадцать футов. Вдоль обоих берегов реки она возвела насыпь шириной со стену; и, временно повернув в сторону русло ручья, она

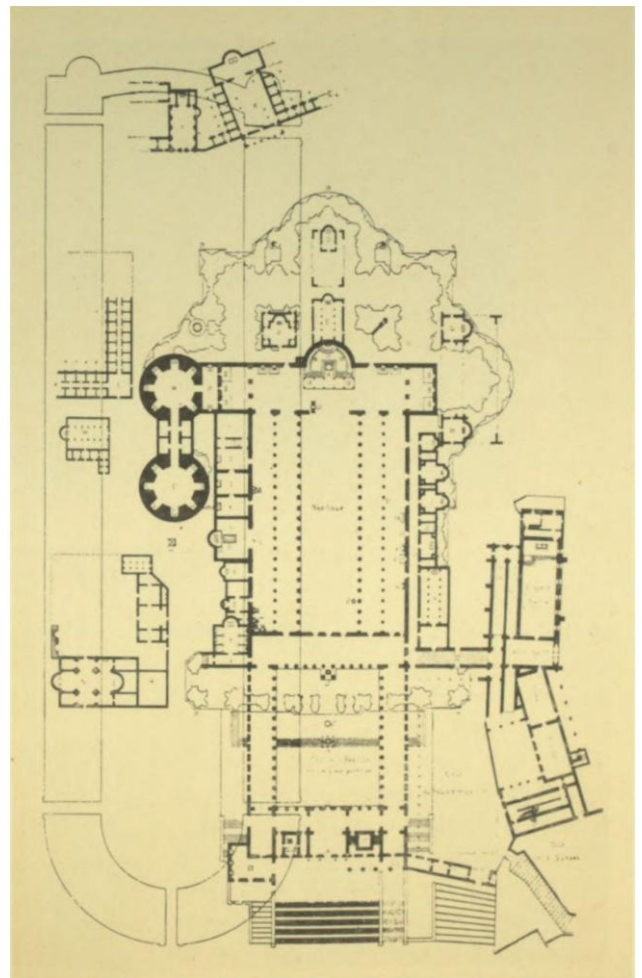
проделала в русле реки проход в виде туннеля, чтобы он служил соединением между двумя ее дворцами, которые также были смотровыми площадками, откуда она могла наблюдать за каждой частью города. Семирамида построила другие города на берегах Тигра и Евфрата, и там она основала транспортные центры для торговли товарами, привезенными из Мидии, Персии, Индии, Египта и других стран, до которых доходили две великие реки, которые в те древние времена соперничали с Нилом и Гангом. Таким образом, своей умелой политикой она значительно обогатила купцов, торговавших в тех краях, и приумножила славу и величие Вавилона.

Древние египтяне, окруженные пустынями, меньше полагались на стены, чем на защиту, созданную природой. Таким образом, избавленные от необходимости строить укрепления, они тратили свою энергию на такие монументальные сооружения, как Великие пирамиды и храмы, олицетворяющие цивилизацию, которая по меньшей мере девять тысяч лет была предметом удивления и восхищения всего мира.



XI. ГРЕЧЕСКИЙ ТЕАТР В СИРАКУЗАХ, Сицилия.
С акварели Э. Х. Беннетта.

После того, как были обеспечены средства защиты, стремление человечества к порядку и великолепию нашло выражение в украшениях, которые измерялись только любовью горожан к своему городу, развитым у людей художественным чувством и имеющимися в их распоряжении средствами для воплощения своих замыслов. Нигде больше эти условия не сочетались так, как в Афинах во времена Перикла. Год за годом терпеливый экскаваторщик извлекает на свет массивные стены, с помощью которых древние афиняне защищали свою цитадель от захватчиков; и когда была обеспечена безопасность и дань союзников скопилась в казне, страсть греков к красоте нашла выражение в общественных зданиях, которые на протяжении веков ставили Афинский Акрополь в ряд всемирно известных мест. Плутарх делает акцент на том факте, что начинания, каждое из которых по отдельности могло потребовать для своего завершения нескольких поколений людей, каждое из них было выполнено в разгар политической службы одного человека. "Работы Перикла, - утверждает тот же автор, "вызывали особое восхищение, потому что были сделаны быстро и прослужили долго. Ибо каждое конкретное произведение его работы сразу же, даже в то время, по своей красоте и элегантности стало антикварным; и все же в своей энергии и свежести оно и по сей день выглядит так, как будто было только что исполнено. На этих его работах есть своего рода налет новизны, оберегающий их от прикосновения времени, как будто в их композиции смешаны какой-то вечный дух и неумирающая жизненная сила".



ХII. ПЛАН, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ЦИРК НЕРОНА В РИМЕ
(Первый ВЕК), БАЗИЛИКУ СВЯТОГО. ПЕТРА
(ЧЕТВЕРТЫЙ ВЕК) И НЫНЕШНИЙ СОБОР Св. Петра
(шестнадцатый ВЕК).

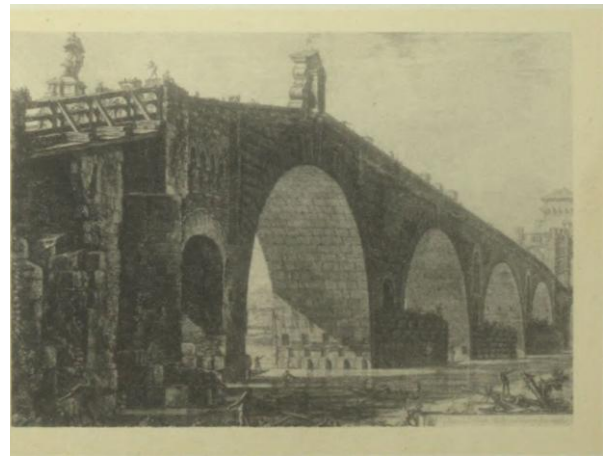
Эти сооружения строились в разные эпохи на одном и том же месте.



ХIII. ДРЕВНЕРИМСКИЙ ЦИРК, НЕДАЛЕКО ОТ АППИЕВОЙ ДОРОГИ.
С офорта Пиранези.

Как Афины представляют собой высшее проявление гражданской красоты, свидетелем которой когда-либо было человечество, так и Рим олицетворяет мощь и ее величие. Она называла себя Владычицей мира; и сегодня она все еще может претендовать на другой свой гордый титул - "Вечный город". Только когда мы добираемся до римских времен, мы начинаем понимать сочетание элементов, которые являются главными характеристиками современного города, а именно: возможности для здоровой жизни огромного количества горожан. "Парки, скверы, общественные места и площади, - говорит Ланчани, - удачно сравнивались с легкими города; и если здоровье и общее благополучие города зависят от нормальной и здоровой функции его дыхательных органов, то Древний Рим в этом отношении следует считать самым здоровым городом, который когда-либо существовал на земле".^[2] Этот автор перечисляет существовавшие в конце третьего века после Рождества Христова восемь общественных зон, или зеленых насаждений, отведенных в основном для бега и гимнастических упражнений; восемнадцать общественных площадей и около тридцати парков. и сады, сначала разбитые частными лицами для их личного комфорта, но впоследствии присоединенные к имперским владениям путем покупки, завещания или конфискации. Кроме того, здесь были кладбища, мраморные города мертвых, затененные величественными кипарисами и плакучими ивами; священные ограды храмов с их колоннадами и фонтанами; портики, специально построенные для того, чтобы граждане могли приятно передвигаться в жаркую или дождливую погоду; и, наконец, большие бани, учреждения, обеспеченные всеми возможными удобствами для поддержания здоровья тела и воспитания ума.

Из первоначальной рыночной площади, занимавшей болотистую местность между Палатином и Капитолием, постепенно развился Римский форум с храмами, сокровищницами, местами для иностранных послов, зданиями сената, суда, триумфальными арками и историческими памятниками. Здесь действительно был гражданский центр Рима, место религии, бизнеса и политики. К собственно Форуму примыкали другие форумы - подарки государству, приобретенные по цене, в случае с Форумом Цезаря, 44,45 доллара за квадратный фут, или более четырех миллионов долларов. Только земля, подаренная Траяном, вчетверо превышала эту сумму, а завершённое произведение было признано шедевром римской архитектуры золотого века.



XIV. ПОНТЕ МОЛЛЕ, Рим.
С офорта Пиранези.

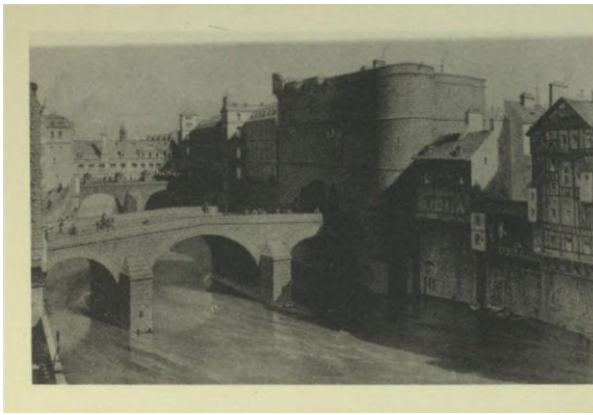
В римских банях, как государственных, так и частных, одновременно могли разместиться 62 800 граждан, а также в каждом римском доме были оборудованы банные принадлежности. Прекрасные портики позволяли под прикрытием пересечь всю равнину Марсова поля на пространстве от двух до трех миль; и подобные сооружения соединяли все большие здания города, служа рынками, биржами и картинными галереями и удовлетворяя тысячу различных потребностей. Прекрасные сады с зарослями самшита, лавра и мирта, с озерами и фонтанами были окружены этими портиками, которые сами по себе были архитектурными творениями из редкого мрамора, полы которых часто были инкрустированы яшмой и порфиром. Окружающие холмы и долины между ними, когда-то бывшие местом свалки городского мусора, были превращены в великолепные сады, образующие зеленые полосы длиной, иногда превышающей две мили в единой композиции.

Сегодня, после столетий разрушения и упадка, Рим обретает новую жизнь. Население Рима быстро растет; с 1870 года десятки миллионов долларов были потрачены на общественные работы и общее благоустройство; были проложены большие магистрали, памятники прошлого были открыты для света и воздуха, эпидемические условия, которые в течение столетий его упадка нависали над городом, как покров, были устранены с помощью разумной санитарии; огромные поместья знатных семей были переданы общественности; и снова непреодолимая сила Рима ощущается во всем цивилизованном мире.

В течение медленных столетий, последовавших за разрушением и упадком древней цивилизации, не было предпринято никаких крупных работ гражданского назначения или украшения, и старое больше не поддерживалось. По мере того как сознание национальной жизни снова начало утверждаться в Европе, а объединяющие силы христианства и римского права начали связывать человечество воедино, города Италии, Германии, Франции и Англии становились сильными и богатыми благодаря промышленности и торговле; и по всей Западной Европе чувство постоянства и могущества нашло выражение в строительстве и благоустройстве городов. Повсюду людьми двигал один и тот же дух, хотя в каждой стране способ выражения принимал характерную форму; и поскольку жизненным принципом была религия, собор стал воплощением высшего выражения в гражданском искусстве.

Ни один город в мире, по словам Чарльза Элиота Нортон, так не привлекает поэтическое воображение, как Венеция. Поднявшись на заре современной Европы, она соединила традиции старой цивилизации со свежими условиями новой. Судьба, которая управляла ее началом, по мере того, как она росла, казалось, не имела элемента случайности, а была

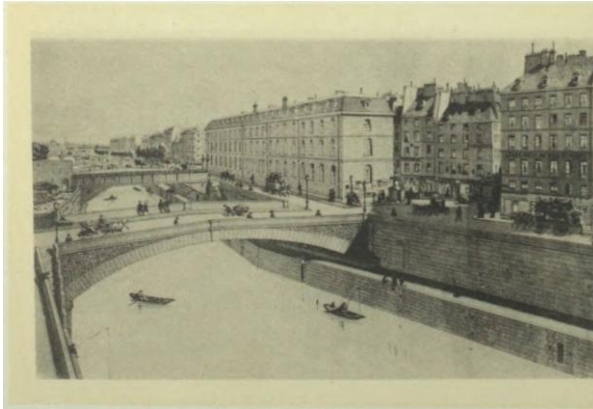
предопределена предвидением и мудрым советом. Ее государственные деятели были самыми способными, ее торговцы - самыми предприимчивыми и успешными, ее моряки - самыми смелыми, ее ремесленники - самыми искусными в свое время. Привязанность, с которой она относилась к своим людям, обладала глубиной и интенсивностью страсти.^[3] Как это было с Венецией, так едва ли в меньшей степени обстояло дело с Флоренцией, Сиеной и другими независимыми городами Италии, которые соперничали друг с другом не только в могуществе, но гораздо больше в красоте и в любви, которую питали к ним их граждане. И сегодня их очарование делает их прибежищем людей со вкусом и утонченностью еще долго после того, как их могущество пошло на убыль и осталась только их красота.



1780.



1830.



1880.

XV. ПРЕОБРАЖЕНИЕ БЕРЕГОВ СЕНЫ В ПАРИЖЕ.
Хронологические виды Пти-Пон и Пти-Шатле,
показывающие эволюцию бульваров.

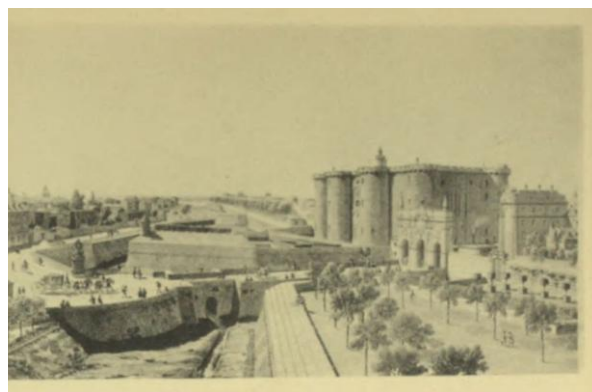
Городское планирование, в смысле рассмотрения города как органического целого и развития различных его единиц с учетом их взаимоотношений друг с другом, зародилось в Париже в период правления Бурбонов. Среди крупных городов Париж достиг высшей стадии развития; и метод достижения этой цели служит уроком для всех других городов. Париж обязан своим возникновением и ростом удобству своего местоположения в связи с улучшением коммерческих условий. Его истоки восходят к столетию до христианской эры, когда это была всего лишь разрозненная деревушка под названием Лютеция, занимавшая один из островов Сены. На обширной ровной равнине, примыкающей к городу, дома можно было возводить бесконечно, в то время как многочисленные водотоки, протекающие в прилегающие регионы, обеспечивали легкий доступ торговцу. Плодородные земли давали в изобилии провизию, а кирпичная глина, известь и песок вместе с древесиной из соседних лесов давали материалы для строительства. Окрестности Парижа, столь богатые всеми необходимыми условиями для создания великого города, похожи на окрестности Лондона, Берлина и Чикаго; и в каждом случае ландшафт отличается одинаковой широтой.

Архитекторы, которым Людовик XIV. Доверил свое планирование, вышли далеко за рамки компактного города-крепости того времени. На открытых полях, которые рост Парижа рано или поздно должен был превратить в улицы и проспекты, они начертили центральную ось города. Прямой, огромный в ширину и не имеющий ограничений по длине, этот проспект полностью проходил по открытой местности, и на его огромной протяженности было едва ли дюжина зданий. Знаменитым градостроителям семнадцатого и восемнадцатого веков — Людовику XIV, Кольберу, Ленотру, Blondelю и

Академии архитекторов — Париж обязан обширными проспектами, которые сегодня являются украшением красивейшего из городов. Париж их времени действительно был многолюдным, перенаселенным городом; но Париж, который они задумали и построили в пустынях и безлюдных местах, был широко распространенным, хорошо украшенным и удобным городом, которым сегодня восхищается весь мир. Мадлен, площадь Согласия, дом инвалидов и большая осевая аллея от сада Тюильри до площади Этуаль — все это

существовало на бумаге десятилетия, прежде чем было окончательно реализовано в ходе городского строительства. Для нас представляет интерес тот факт, что по мере увеличения населения Парижа город рос в соответствии с хорошо продуманным, симметричным, высокоразвитым планом; и что большая часть красоты и удобств, признанных сегодня, была достигнута без каких-либо денежных затрат. Художественное чутье и дальновидность были единственной заплаченной ценой. Нет необходимости делать больше, чем указывать на тот факт, что аналогичная возможность открыта и для Чикаго.

Старый Париж остался, с его грязными, многолюдными, дурно пахнущими, узкими, извилистыми улочками, рассадниками порока и преступности. Наполеон Бонапарт быстро понял, что, хотя Париж будущего действительно может стать привлекательнее и удобнее, Париж настоящего требовал его внимания. Наполеон был обеспокоен состоянием своей столицы. Он понял, что городу, насчитывавшему в то время около семисот тысяч человек, суждено было стать домом для двух, трех или даже четырех миллионов; и он предложил придать ему величие, которого прежде не достигал ни один город в мире. Он начал прокладывать улицу Риволи к северу от садов Тюильри; он создал улицу Наполеона (ныне Рю де ла Пэ) на оси Вандомской площади; со средневековых мостов он смел надстройки, добавив три великолепных новых перехода через Сену; он проложил первые тротуары в Париже и осветил улицы ночью; и он преобразил берега реки, построив три тысячи метров новых набережных. Он также подарил Парижу ее великие памятные памятники: Триумфальную арку Этуаль, которую закончил Луи Филипп, Арку Карусель и Вандомскую колонну, все из которых были предвосхищены в проектах Людовика XIV.



1740



1841



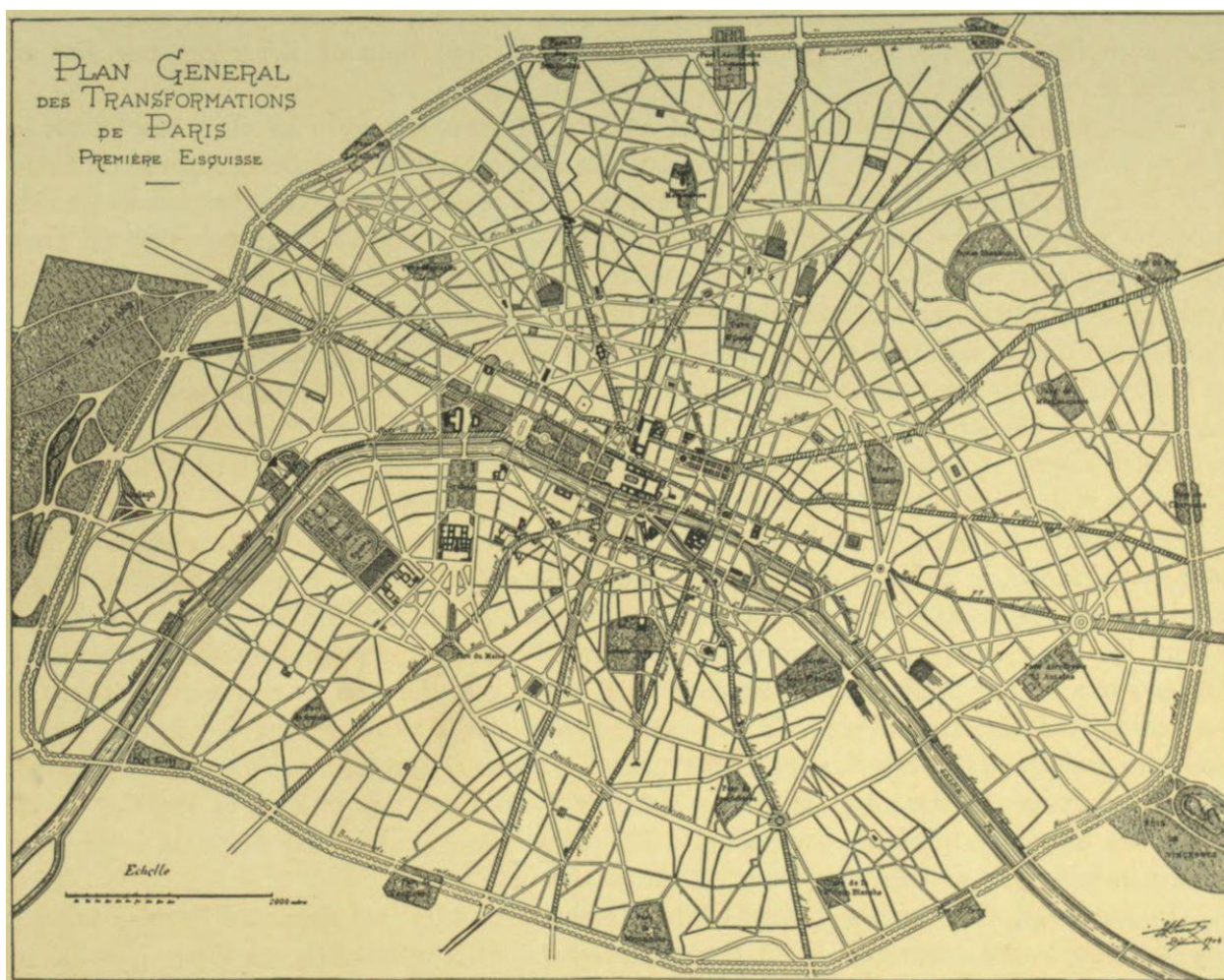
1878.

XVI. ХРОНОЛОГИЧЕСКИЙ ВИД ПЛОЩАДИ БАСТИЛИИ В ПАРИЖЕ.

Показана эволюция замка и рва до его нынешней формы площади и бульвара



XVII. ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ПАРИЖА При ОСМАНЕ: ПЛАН, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ЧАСТЬ, ВЫПОЛНЕННУЮ С 1854 По 1889 ГОД.
Новые бульвары и улицы выделены желтым цветом, обведенные красным.



XVIII. ПАРИЖ. ПРЕДЛОЖЕННЫЙ М. ЭЖЕНОМ ХЕНАРОМ ПЛАН ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РАДИАЛЬНЫХ АРТЕРИЙ И ВНУТРЕННЕГО КОЛЬЦЕВОГО БУЛЬВАРА, НА КОТОРОМ БУДУТ РАСПОЛОЖЕНЫ ОСНОВНЫЕ СУЩЕСТВУЮЩИЕ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ЗДАНИЯ И МНОГИЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПАМЯТНИКИ.

Система, включающая радикальные разрезы блоков и расширение существующих артерий, показана штрихованными линиями.

Однако третьему Наполеону оставалось завершить великую работу по разрушению старого города, открыть его для света и воздуха и сделать его пригодным для содержания армии торговцев и фабрикантов, что делает Париж сегодня центром торговли, столь же обширной, как и сама цивилизация. В 1853 году Жорж Эжен Осман стал префектом Сены, причем это назначение носило характер повышения по службе благодаря успешному управлению должностью префекта в других городах Франции. Осман сразу же начал карьеру, которая навсегда закрепила за ним место среди градостроителей мира. Как будто интуитивно он понял всю проблему. Не считаясь ни с целесообразностью, ни с компромиссами, он всегда искал верное решение. Для него Париж представлялся высокоорганизованной единицей, и он стремился создать идеальные условия во всем городе. Мир отдает ему должное за высочайший успех. Жители Парижа всегда поддерживали тех, кто стремился сделать свой город величественным и красивым. Гордые, амбициозные, наделенные хорошим вкусом и художественным чутьем, парижане всегда стремились сделать свой город столицей не только государства, но и цивилизации.

Осман никогда не упускал из виду великие и широкие направления, заложенные его предшественниками; так что в значительной степени его работа была всего лишь продолжением планов, подготовленных Людовиком XIV. в последние годы семнадцатого века. Его особая задача, однако, состояла в том, чтобы обеспечить адекватные средства

передвижения по старому городу, прокладывая новые улицы и расширяя старые, сметая нездоровые лежбища и освобождая большие пространства, чтобы освободить памятники красоты и исторического интереса. Он расположил крупные железнодорожные вокзалы Парижа по кругу вокруг старого центра города и открыл прекрасные подъездные пути к ним. Временами ему казалось менее дорогостоящим, а также менее тревожным прокладывать новую улицу через кварталы, а не расширять старые улицы; и его особой заботой было создание диагональных магистралей, чтобы сократить расстояния, а также придать живописности уличной системе путем создания тех угловых участков, которые парижские архитекторы так хорошо научились улучшать.^[4]

Задача, которую Осман выполнил для Парижа, соответствует работе, которую необходимо выполнить для Чикаго, чтобы преодолеть невыносимые условия, которые неизменно возникают из-за быстрого роста населения. В то время, когда он начинал, население Парижа было на полмиллиона меньше, чем население Чикаго сегодня. Работа была выполнена на сумму 265 000 000 долларов. Эта часть улучшений, связанных с дворцами, была полностью оплачена нацией, остальная часть была разделена между нацией и городом, причем первая оплачивала одну треть, а вторая - две трети расходов. Теория Хаусмана заключалась в том, что потраченные таким образом деньги сделали город лучше, а лучший город - это больший производитель богатства. Опыт полностью подтверждает его утверждение. Удобство и красота Парижа приносят большую отдачу в виде денег, а также эстетического удовлетворения.^[5]

В Европе в последней четверти девятнадцатого века широко распространенный импульс к городскому планированию нашел выражение во всех крупных городах. Это движение стало возможным благодаря тому факту, что после окончания франко-прусской войны в 1870 году во всей Европе воцарился мир, и деньги, которые до этого тратились впустую на мечи и копья, теперь нашли продуктивное применение на оралах и секаторах. Из суматохи и раздоров, которыми были отмечены первые две трети столетия, Германия вышла сплоченной, бдительной, энергичной, амбициозной, подобно похотливому юноше, осознавшему как открывающиеся перед ним возможности, так и собственную силу тела, ума и воли, чтобы воспользоваться любой возможностью. Австрия, неохотно освободившаяся от влияния Италии, обрела в союзе с Венгрией силу, которой никогда прежде не обладала; и Вена и Будапешт стали центрами интенсивной деятельности, которая развивалась в русле коммерческого прогресса, а также приобрела формы удобства и упорядоченности, которые служили примерами во всем мире. Италия, в очередной раз сбросив иностранное иго, объединилась под властью своего собственного народа. Франция, отбросив на время идеи иностранного господства, поставила перед собой задачу вести все нации в мире искусства и вкуса. Англия, получавшая свои королевские доходы со всех полушарий, наблюдала за развитием своей торговли по мере роста ее промышленности и увеличения ее богатства.

Более того, последние тридцать восемь лет мира во всей Европе совпадают с периодом, когда были сделаны и использованы величайшие открытия в области природных сил применительно к промышленности. Таким образом, капитал, сэкономленный в результате мира, приносил прибыль, которая увеличивалась в геометрической прогрессии, пока мы не достигли дней не только беспрецедентного богатства, но и беспрецедентных возможностей для увеличения богатства. Более того, мир расширил сферу торговли, так что теперь ни одна нация не полагается в своей торговле только на свой собственный народ, но от каждой нации исходят лучшие плоды ее промышленности для удовлетворения мировых потребностей. И поскольку человеческим желаниям и удовлетворениям нет границ, триумфы и награды



XIX. ЦЕНТР ГОРОДА. ВЕНА. В 1857 ГОДУ ПОКАЗАНЫ УКРЕПЛЕНИЯ.

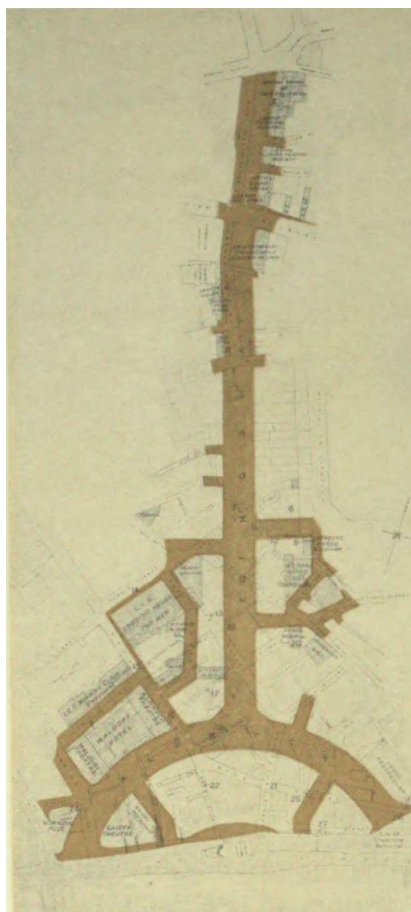


XX. ЦЕНТР ГОРОДА, ВЕНА, ПОСЛЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ПО ПРИКАЗУ ФРАНЦИСКА ИОСИФА В 1857 ГОДУ. РИНГШТРАССЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЗДАНИЯ ЗАМЕНЯЮТ УКРЕПЛЕНИЯ.

коммерции не имеют границ.

Вся эта коммерческая деятельность, внезапно развернувшаяся в результате превращения мировой столицы в производственные каналы, привела к тому, что города Европы оказались плохо приспособленными к изменившимся условиям. Крупные города, за исключением Парижа, все еще находились в пленках Средневековья; это были обнесенные стенами городки с узкими, извилистыми улочками, действительно живописные, но абсолютно непригодные для торговли или мануфактур в соответствии с современными масштабами. Таким образом, все условия требовали преобразования старых частей городов для удовлетворения современных потребностей в средствах передвижения и расширения их границ для обеспечения постоянного увеличения численности населения. Повсюду по всей Европе дизайн космополитического города строился так, как планировалось архитекторами Людовика XIV. стал образцом; повсюду работа Османа по открытию

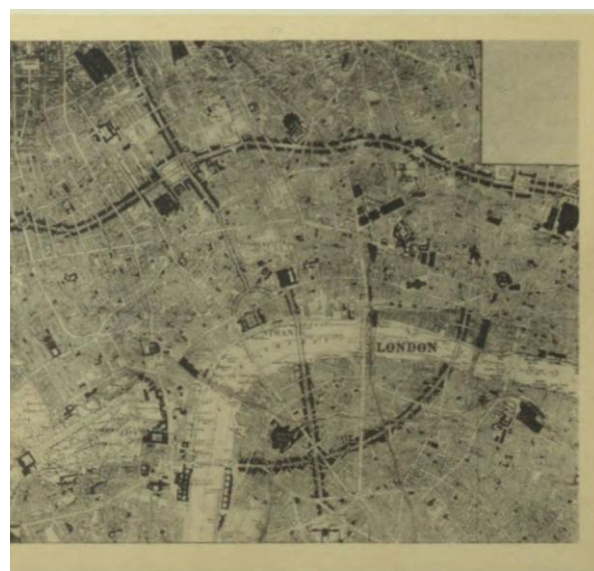
перегруженных районов старых городов с помощью прямых магистралей находила подражателей. Вена с ее Рингштрассе последовала примеру Парижа, выраженному в бульварах Кольбера; в каждом случае старые укрепления были снесены, чтобы образовать улицы, похожие на парки. Сердце старого Лондона преобразилось за счет прокладки новых улиц; Брюссель был разделен бульварами. В Италии, Риме, Флоренции и Милане были реализованы обширные программы благоустройства, основанные на французских моделях.



XXI. ЛОНДОН. ПЛАН ОЛДВИЧА И КИНГСУЭЙ, СОЕДИНЯЮЩИХ ХОЛБОРН И СТРЭНД

При немцах прокладка новых улиц была предпринята по двоякой причине: для облегчения движения и для того, чтобы впустить свет и воздух в слишком перенаселенный и нездоровый городской квартал. Во Франкфурте-на-Майне, в Гамбурге, в Берлине и в Дрездене стало необходимым твердой рукой ликвидировать ужасные условия, которые стали невыносимыми, независимо от того, какими жертвами были принесены здания, окутанные историческими ассоциациями. Но немцы пришли к тому, чтобы изменить французскую теорию безусловного превосходства прямолинейных проспектов; и теперь они стремятся сохранить основной характер города, как в случае с Дармштадтом, допуская резкие изгибы и, где это желательно, сужая или расширяя магистраль, компенсируя это созданием открытых пространств. Они также обнаружили, что слишком обширная расчистка старых зданий, которые группируются вокруг большого собора, приводит к повышению эффективности только за счет уменьшения масштаба и потери живописности. Как следствие, немцы нашли золотую середину, создав вокруг монументального сооружения свободное пространство, позволяющее зрителю увидеть основные части здания с достаточно удаленной точки зрения, при этом оставив нетронутыми отдельные конструкции небольшого масштаба, чтобы могло показаться, что главное здание выросло из своего окружения.^[6]

Таким образом, в целом можно сказать, что в то время как французская или классическая теория создает монументальный эффект для города и устанавливает единство, немецкая или индивидуалистическая трактовка сохраняет для старого города ощущение домашнего уюта и приятного разнообразия. Однако стоит отметить, что там, где городским планированием занимались мастера, будь то во Франции или Германии, эти две теории использовались по мере необходимости. Только там, где дизайнеры не в состоянии справиться со своим предметом во всей его полноте, а становятся рабами системы, результаты достигаются большими денежными затратами и с потерей очарования и живописности, которые при разумном изучении могли бы быть сохранены.^[7]



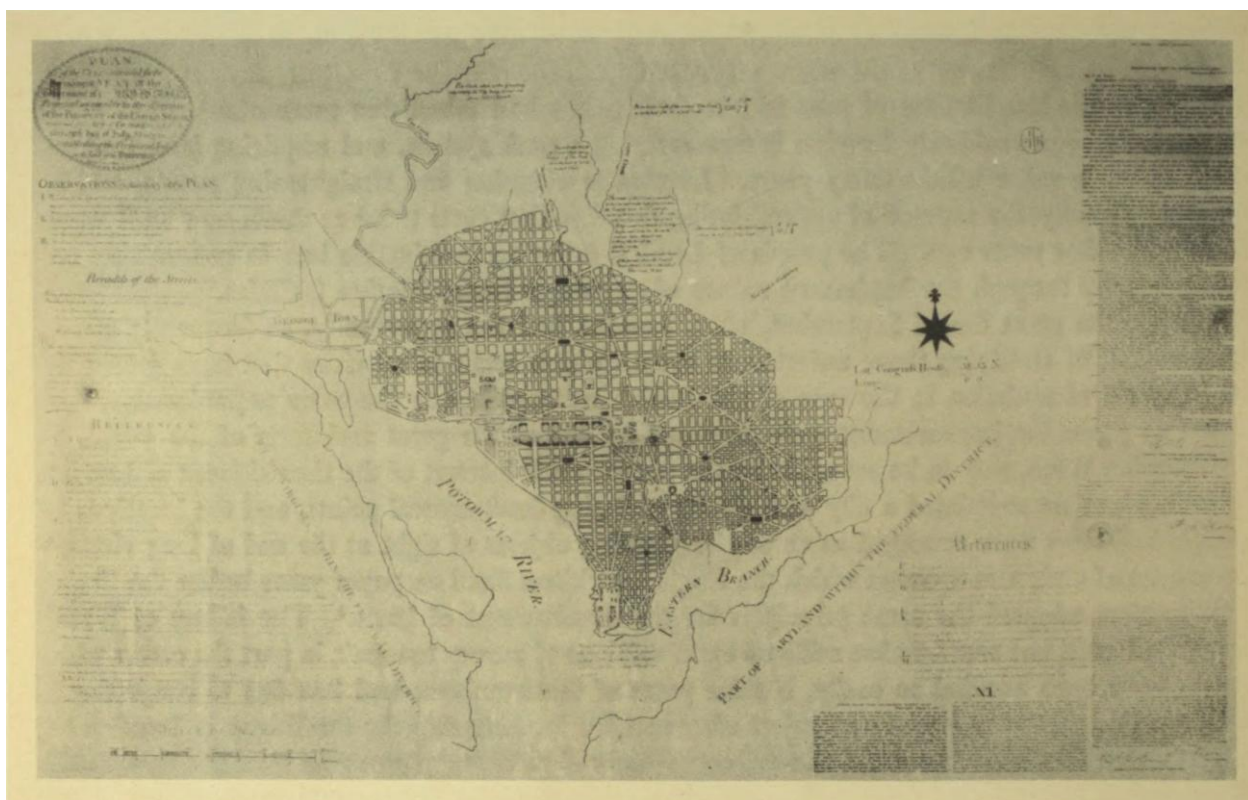
XXII. ПЛАН ЛОНДОНСКОЙ ДОРОЖНОЙ КОМИССИИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ ЗАТОРОВ, 1907 ГОД.
Отредактировано Полом Уотерхаусом, F. R. I. B. A.

Наполеон Бонапарт, находясь в изгнании на острове Святой Елены, однажды развлекся планированием благоустройства Лондона. По его словам, он проложит грандиозную

магистраль от собора Святого Павла до Темзы и две широкие улицы вдоль Темзы, по одной на каждой стороне реки. Он построил бы больше мостов и убрал бы из окрестностей общественных зданий убогие старые постройки, которые уродуют прекрасные памятники. "Было бы легко сделать это, - подумал он, - в таком богатом городе, как Лондон".^[4] Альберт Шоу в своей работе о *муниципальном управлении в Великобритании* говорит: "Если бы Лондон при жизни людей, все еще находящихся в расцвете сил, принял должные меры предосторожности, каких ошибок можно было бы избежать! Сейчас Лондон создает парковую систему и приобретает землю, стоимость которой за тридцать лет выросла в четыре раза. Лондон расширяет и выпрямляет улицы и увеличивает тем самым расходы на обустройство фасадов, которые сейчас стоят вдвое дороже, чем это стоило бы несколько лет назад. Жители Лондона терпят неопределимые потери в удобстве и реальных деньгах из-за бессистемного характера пассажирских перевозок".

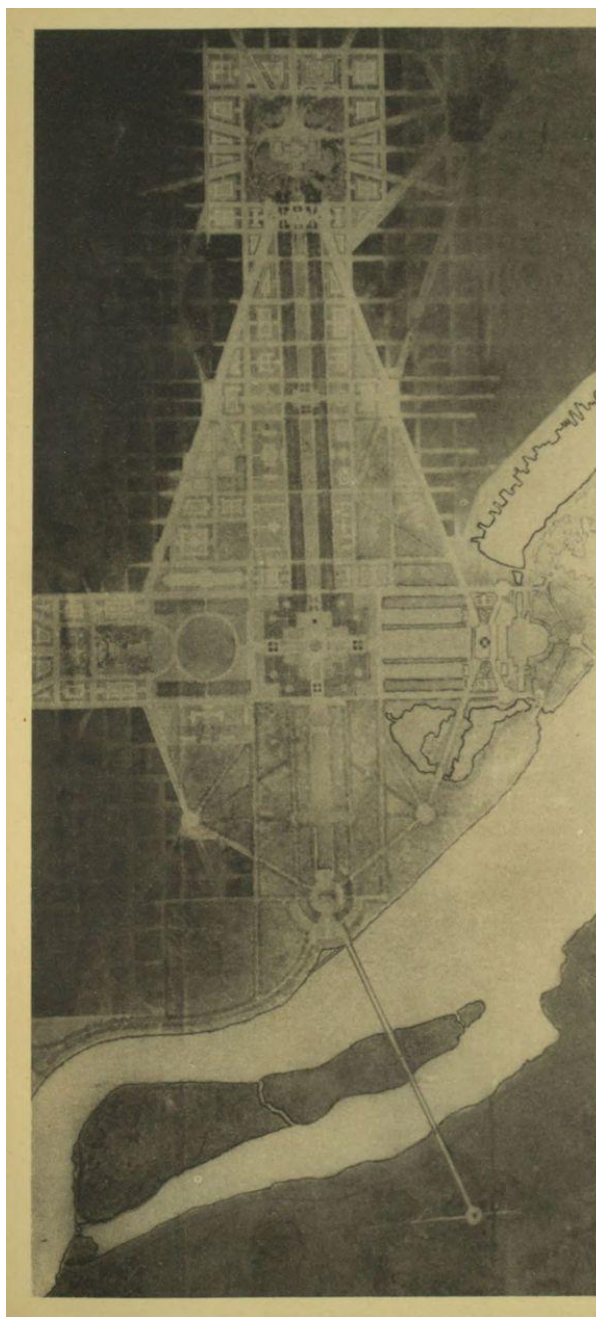
После великого сентябрьского пожара 1666 года Лондон получил возможность, столь часто предоставляемую в Америке, исправить те печальные последствия, которые случаются во всех выросших городах; и грех упущения в случае британской столицы был тем более непростительным, что планы благоустройства были подготовлены одним из величайших архитекторов мира, сэром Кристофером Реном, только для того, чтобы быть отвергнутыми извращенным своекорыстием тогдашних жителей Лондона. Планы Рена предусматривали город с улицами, расходящимися от центральных точек, а расположение общественных зданий было организовано таким образом, чтобы в конце длинных перспектив открывался приятный вид — принципы гражданского устройства, которые английский архитектор зафиксировал на бумаге за годы до того, как французские градостроители приняли те же принципы для развития Парижа.^[5] Провал схемы Рена от 1666 года обошелся Лондону в миллионы и миллионы денег на частичное исправление ошибок, которых можно было бы так легко избежать, помимо многолетних неудобств и потерь из-за пробок. С 1855 по 1900 год осуществлялся один проект за другим по улучшению условий в Лондоне, стоимость которого составила почти сто миллионов долларов; и теперь новая дорожная комиссия сообщила о предварительном плане уменьшения заторов на уличном движении путем перекрытия двух крупных магистралей: одной, пересекающей город с севера на юг, другой, соединяющей Бэйсуотер с Уайтчепелом, предполагаемая стоимость совместных работ составляет около 125 000 000 долларов только за ущерб земле.^[6]

Недавно Англия всесторонне занялась всем вопросом обеспечения жильем рабочих классов и городского планирования. В 1890 году был принят ограниченный закон о жилищном обеспечении рабочего класса; а в 1907 году этот закон был дополнен "законом о мелких владениях и земельных наделах". В настоящее время предлагается распространить действие положений этих законов на каждый городской и сельский округ. Предоставленные полномочия сосредоточены в Совете местного самоуправления, к которому местные власти обращаются за утверждением предлагаемых планов; и в случае, если эти местные власти не в состоянии подать заявку, Совет может распорядиться подготовить и реализовать схемы. Существует также Комиссия по ссудам на общественные работы, которая разрешает ссуды с целью выполнения утвержденных планов.^[7]



XXIII. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ПЛАН ВАШИНГТОНА, РАЗРАБОТАННЫЙ ПИТЕРОМ ЧАРЛЬЗОМ Л'Энфантом, 1791 ГОД.

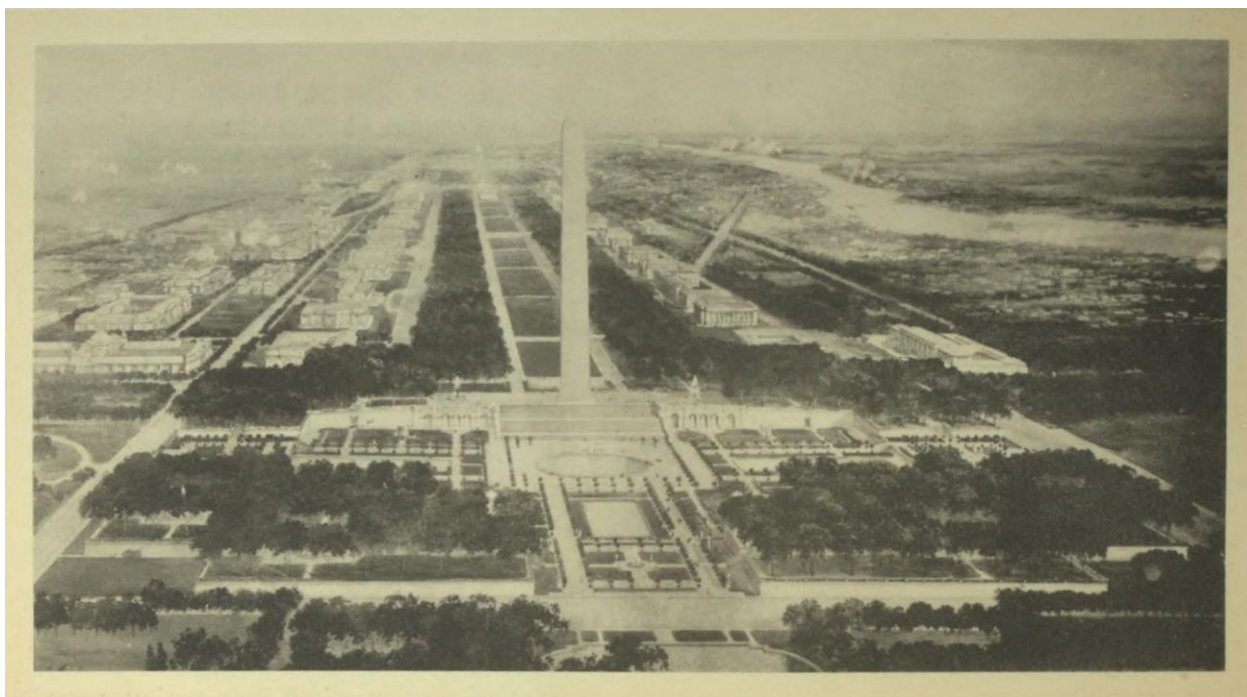
Мы обнаружили, что те города, которые сохраняют свое господство над воображением человечества, достигают этого результата благодаря гармонии и красоте своих общественных работ; что эти художественные творения стали возможными в значительной степени благодаря коммерческим успехам, которым способствовали годы мира; и что глубокая лояльность со стороны подавляющего большинства граждан была главным импульсом, побудившим их стремиться повысить престиж и достоинство своего города. Мы также обнаружили, что в наше время в городах Европы повсеместно происходят те изменения, которых требует быстрый рост торговли и населения и которых требует пробужденное художественное чувство людей. Теперь мы обратимся к нашей собственной стране, чтобы отметить условия, которые контролировали развитие американских городов, и кратко рассказать о некоторых наиболее заслуживающих внимания попытках, предпринимаемых в Соединенных Штатах, придать форму и привлекательность нашим большим городам.



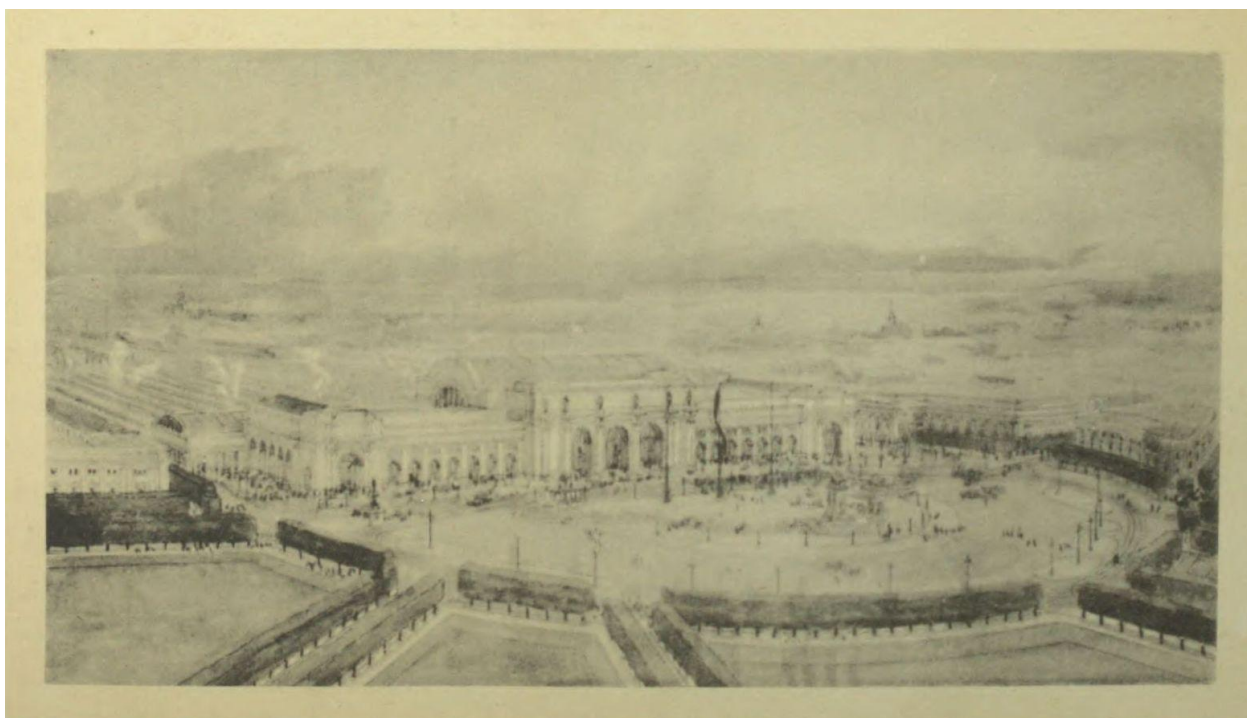
XXIV. ПЛАН ВАШИНГТОНА L'ENFANT, РАЗРАБОТАННЫЙ
СЕНАТСКОЙ КОМИССИЕЙ ПО ПАРКАМ В 1901 ГОДУ.

Вашингтон был спланирован и основан как столица нации. Архитекторы Людовика XIV. нарисовали очертания нового Парижа за стенами существующего города и нанесли на карту проспекты, сходящиеся в центральных точках, где тогда существовали только сады и фермы; и их планы были мудрым запасом на недалекое будущее. Под руководством президента Вашингтона и при помощи и поощрении госсекретаря Джефферсона Питер Чарльз Л'Энфан, молодой французский инженер, намеренно нарисовал карту совершенно новой столицы, рассчитанной на размещение населения, на треть превышающего численность населения Парижа на тот момент. В этом плане не было недостатка ни в одном элементе гражданского удобства, красоты или украшения. Весь город рассматривался как единое целое, и это целое должно было быть развито в форме, не превзойденной ни одним существующим городом. На прямолинейную систему улиц L'Enfant наложил диагональные проспекты внушительной ширины, сходящиеся в фокусных точках, предназначенных для размещения важных общественных зданий, статуй или монументов, увековечивающих исторические события. Капитолий и Дом президента были соединены просторным парком, и были разработаны осевые связи между двумя сооружениями; были предусмотрены все остальные здания, необходимые для национальных нужд; а каналы, каскады и фонтаны были расположены с привязкой к существующим источникам и водотокам. Этот всеобъемлющий и великолепный план, разработанный для местности, которая тогда состояла из обширных болот и лесистых холмов, стал

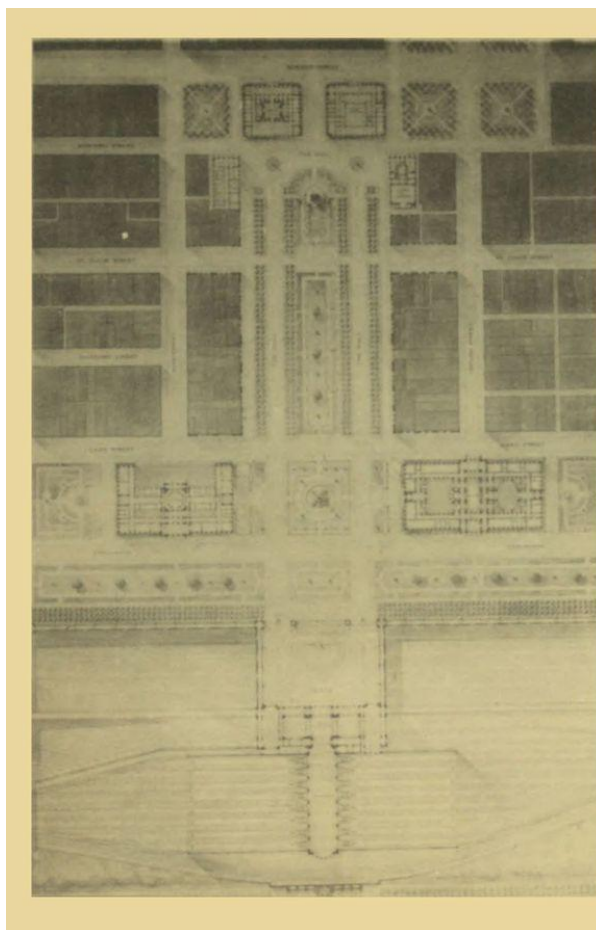
посмешищем как для иностранных путешественников, так и для американских граждан. Но, к счастью, фундамент был заложен широко и глубоко благодаря пожертвованию земель, необходимых для строительства улиц, проспектов и парков. К счастью, план был принят, и улицы, авеню, скверы и круги были благоустроены; и хотя развитие города в течение трех четвертей века было медленным, все же быстрый рост богатства и власти, последовавший за окончанием Гражданской войны, показал, что Вашингтон готов и ждет улучшений, которые превратили его из разрозненного, неухоженного городка в одну из красивых и величественных столиц мира.



XXV. ПАМЯТНИК ВАШИНГТОНУ, САД И ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР С ВИДОМ НА КАПИТОЛИЙ; ПЛАН СЕНАТСКОЙ КОМИССИИ ПО ПАРКУ.



XXVI. СТРОИТЕЛЬСТВО "ПЛАЗЫ" И ЮНИОН-СТЕЙШН В ВАШИНГТОНЕ НАЧАЛОСЬ В 1902 ГОДУ.



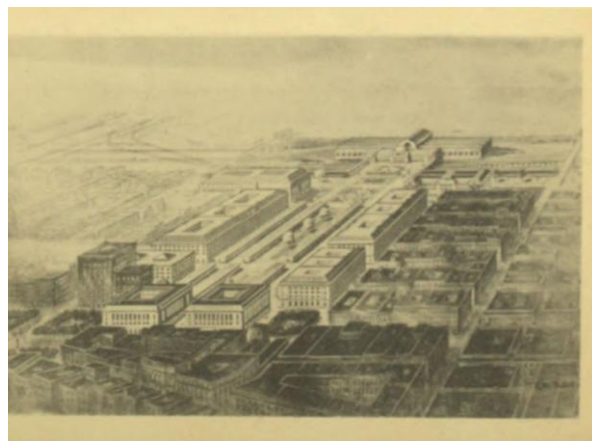
XXVII. Cleveland Group-План.

Предлагаемые общественный центр, железнодорожная станция и сады, в настоящее время выполняются.

схемы.^[12]

Планы благоустройства Вашингтона были подготовлены теми же руками, которые руководили художественным развитием Всемирной Колумбийской выставки в Чикаго. Люди говорили, что город мечты на озере Мичиган должен обрести устойчивую форму в столице страны. Затем, когда планы Вашингтона взбудоражили воображение американского народа, города по всей стране начали задаваться вопросом, почему бы им тоже не добиться той красоты и удобства, которые позволяют их положение и их гражданская гордость. Одним из первых, кто ощутил новый импульс, был Кливленд, коммерческий город, где в то время силы демократии играли в полную силу. Воспользовавшись тем фактом, что в ближайшем будущем должны быть построены федеральное здание, мэрия и публичная библиотека, а также тем, что строительство железнодорожной станции на берегу озера нельзя было откладывать надолго, была назначена комиссия экспертов для подготовки группового плана расположения этих сооружений с соответствующим ландшафтным оформлением; и

Еще до начала двадцатого века Вашингтон начал расширяться на прилегающую страну; и там, к сожалению, план L'Enfant потерпел неудачу. Более того, в черте города были внесены изменения в план; а также были пристройки к парковой зоне, ожидающие застройки. Конгресс частично справился с трудностями, распространив план улиц и проспектов L'Enfant на весь округ Колумбия; и в 1901 году задача подготовки отчета о развитии парковой системы Федеральной территории и размещении общественных зданий была передана экспертной комиссии. Как Осман в значительной степени стремился выполнить работы, которые были запланированы архитекторами Людовика XIV, так и Комиссия Сенатского парка стремилась восстановить и реанимировать планы L'Enfant, которые были одобрены Вашингтоном и Джефферсоном. Несмотря на сильное противодействие со стороны тех, кто заботится только о настоящем и не думает о будущем продвижении, новые планы были доведены до такой степени, что их основные направления четко определены, и уже ведутся работы стоимостью почти в 50 000 000 долларов, каждая из которых укрепляет авторитет общей



XXVIII. ПЛАН ГРУППЫ КЛИВЛЕНДА.

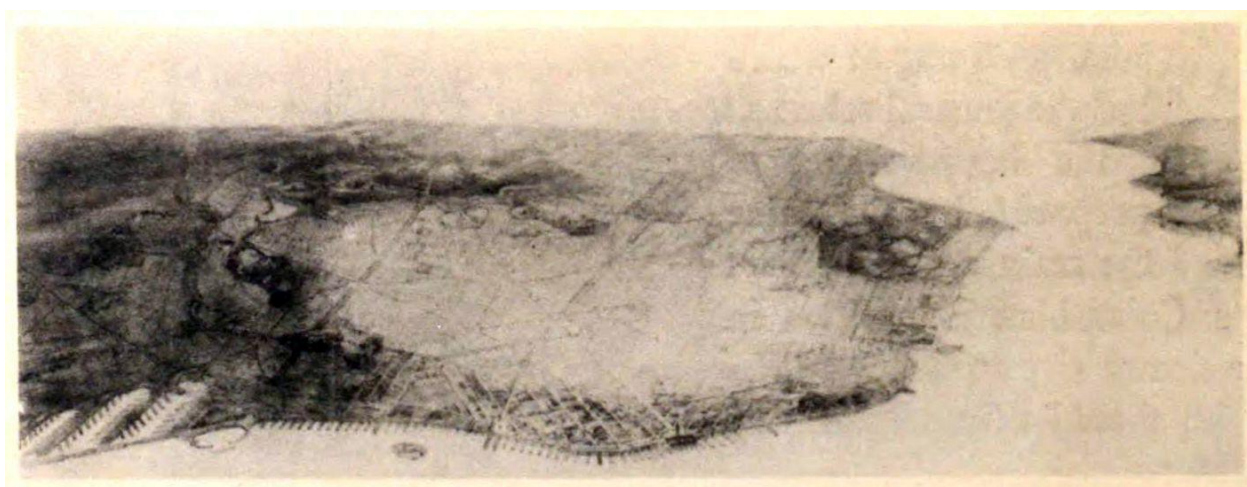
Вид на озеро из предполагаемого гражданского центра.

благородные, настроенные на общественный лад граждане, стоявшие за движением, трудились до тех пор, пока не добились гармонии действий политических структур и, таким образом, не исключили риск провала планов. Связанные с этим расходы составляют приблизительно 14 000 000 долларов на общественные цели и от трех до пяти миллионов дополнительных на железнодорожные терминалы, музеи и тому подобное.



XXIX. ПЛАН РАЗВИТИЯ ВСЕГО ГОРОДА САН-ФРАНЦИСКО.

Отчет Д. Х. Бернхэма Ассоциации благоустройства и декорирования Сан-Франциско, 1904-1906.



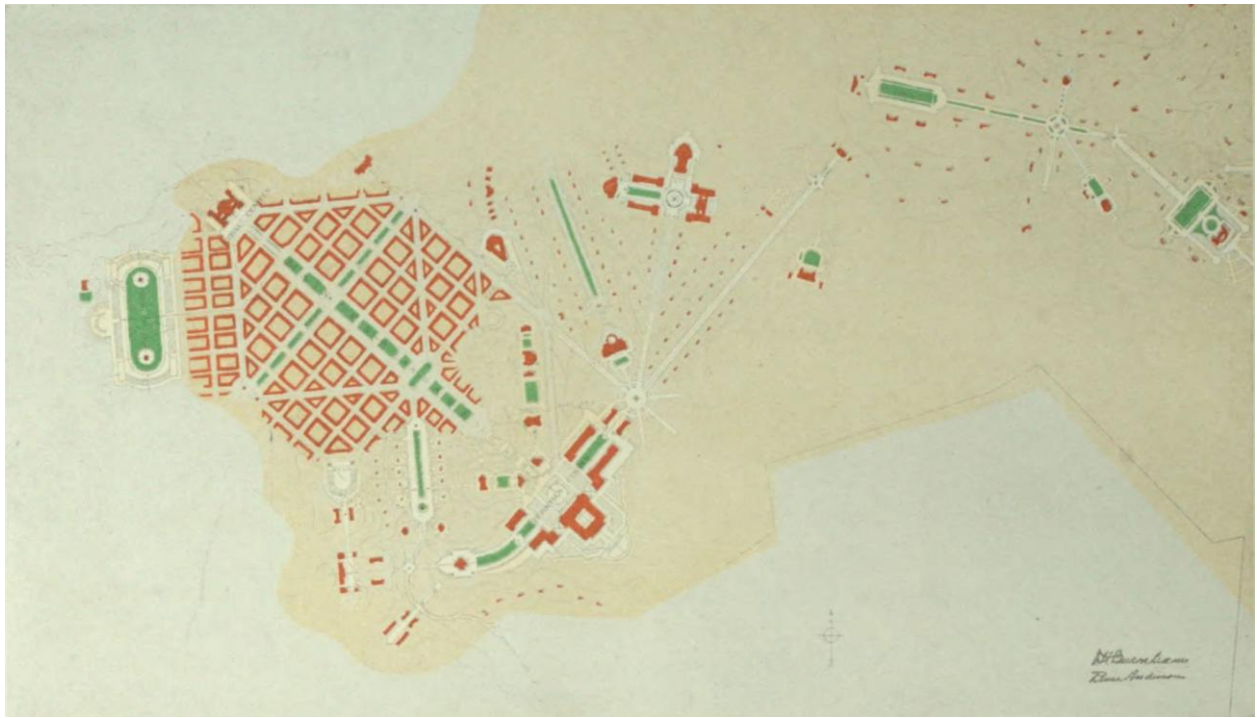
XXX. ПЛАН ЗАСТРОЙКИ САН-ФРАНЦИСКО С ВЫСОТЫ птичьего ПОЛЕТА.

Этот вид показывает муниципальный центр, систему бульваров и превращение окружающих холмов в парки.



XXXI. ПЛАНЫ ЗАСТРОЙКИ МАНИЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ФИЛИППИНСКОЙ КОМИССИИ Д. Х. БЕРНХЭМОМ В 1905 ГОДУ. Существенными элементами этого плана являются правительственный центр и система предполагаемых расходящихся от него артерий, железнодорожная станция и прибрежная дорога.

Бостон разработал самую обширную парковую систему в Америке стоимостью 33 000 000 долларов и создает на реке Чарльз приливно-отливной бассейн, который может соперничать с любыми аналогичными работами в Европе. Государственная комиссия в настоящее время изучает способы уменьшения заторов в городе и расширения его коммерческих объектов. Нью-Йорк борется со многими отдельными работами по благоустройству, разбросанными по широкой сфере деятельности этого города; Балтимор стремится использовать возможность, предоставленную большим пожаром, для наведения порядка и симметрии в своей уличной системе, а также для создания связанной парковой системы; а жители Сент-Луиса подготовили и представили городской план группировки муниципальных зданий, системы внутренних и внешних парков, гражданских центров, включающих небольшие парки и игровые площадки, музеи, филиалы библиотек и подобные общественные здания.^[13] Сан-Франциско, еще до сильного землетрясения и пожара в апреле 1906 года, уже работал над всеобъемлющим планом, направленным на содействие всеми практическими способами благоустройству улиц, парков, скверов и общественных мест города; доведение до сведения государственных должностных лиц и граждан лучших методов художественного благоустройства муниципалитета; стимулирование чувства гражданской гордости за благоустройство частной собственности и заботу о ней; и, короче говоря, сделать Сан-Франциско более приятным городом для жизни. Это последнее движение привело к разработке всеобъемлющего плана города, который был принят генеральным комитетом граждан и Наблюдательным советом.^[14]



XXXII. ПЛАН ЛЕТНЕЙ СТОЛИЦЫ ФИЛИППИНСКИХ ОСТРОВОВ В БАГИО.

Представлен Филиппинской комиссии Д. Х. Бернхэмом в 1905 году.

Филадельфия прокладывает большую бульварную дорогу от Логан-сквер до Фэрмаунт-парка, рассчитывая расширить магистраль до мэрии; приобретает обширные пристройки к своим большим паркам; и планирует группировку своих нынешних зданий. Миннеаполис и Сент-Пол сделали общее дело в создании бульваров, и город с последним названием стремится обеспечить адекватные подходы к недавно построенному капитолию штата.^[15] От Провиденса и Хартфорда на Востоке до Канзас-Сити и далее до Сиэтла на Западе полным ходом идет городское планирование. Юг также ощутил новый импульс. Аннаполис, столица штата Мэриленд, был спланирован по линиям, поразительно похожим на те, что воплощены в схеме Лондона сэра Кристофера Рена; а план Уильямсбурга, колониальной столицы Вирджинии, предполагает расположение Капитолия и Белого дома в Вашингтоне; так что новые планы Роанока, штат Вирджиния, кажутся открытием утраченного искусства.

Как только Соединенные Штаты вступили во владение Филиппинскими островами, Военное министерство приступило к адаптации столицы Манилы к изменившимся условиям, вызванным притоком американцев, которые привыкли к лучшим условиям жизни, чем те, которые существовали на этих островах. Полностью признавая ценность исторических общественных зданий, Департамент обязался подготовить план соединения магистралей, открытых пространств, подъездных путей и прогулочных аллей, которые должны обеспечить надлежащие условия для транспорта, улучшенные санитарные условия и возможности для тех конкретных видов отдыха, к которым располагает климат. В результате экспансия, которая грядет в результате американской оккупации, будет продолжаться по всеобъемлющим направлениям. Более того, необходимость создания летней столицы для правителей наших новых владений привела к созданию на холмах Багио города, построенного по плану, аналогичному плану, составленному L'Enfant для города Вашингтон, в том смысле, что в нем предусмотрены такие общественные здания, которые могут потребоваться для правительственных учреждений, для обслуживания самого города, а также для оздоровления, удобства и отдыха людей; и все эти функции организованы таким образом, чтобы создать единый и упорядоченный город. Таким образом, без дополнительных затрат, а просто подумав о будущем, две столицы Филиппин,

даже по своим физическим характеристикам, будут олицетворять мощь и достоинство этой нации.

Было замечено, что по мере того, как мир допускает расширение городов независимо от средств защиты от внешних врагов, и по мере того, как торговля обогащает людей, население увеличивается с такой скоростью, что возникает потребность в расширенных средствах передвижения по всему городу; и что эти требования настолько настойчивы, что их необходимо удовлетворять, независимо от того, какой ценой. Кроме того, те города, которые предусмотрели достаточные резервы для будущего роста, в значительной степени сэкономили деньги и в то же время многого добились в плане удобства и упорядоченности. Таким образом, хорошо было сказано, что Париж - это единый город, в то время как Лондон - это совокупность городов. Более того, следует отметить, что во всем цивилизованном мире наблюдается большое движение вперед в направлении преобразования городов, чтобы приспособить их к улучшенным условиям жизни, которых повсюду требуют люди и которые, более того, они чувствуют, что в их силах обеспечить соблюдение. Как часть этого движения возникает импульс выразить в конкретной форме чувство верности городу и гордости за него; и это чувство находит выражение в парках и увеселительных зонах, в памятниках и прекрасных общественных зданиях, в учреждениях искусства и обучения, а также в больницах и других средствах облегчения недугов человечества. Более того, возникла концепция города как органического целого, каждая часть которого имеет четко определенные отношения со всеми остальными частями; и выражение этой идеи теперь рассматривается как высшая цель градостроителя.

Каждый город отличается от любого другого своими физическими характеристиками и характером своих возможностей, так что развитие каждого города должно осуществляться по индивидуальным направлениям. Сам этот факт дает полный простор для развития того особого очарования, которое, где бы оно ни было обнаружено и развито, непреодолимо привлекает в этот город людей разборчивых и со вкусом, и в то же время порождает дух лояльности и удовлетворения со стороны горожан.

Не следует ожидать, что жители Чикаго будут стоять на месте, пока движение за улучшение гражданских условий охватывает весь цивилизованный мир; или что ростки нового импульса, зародившиеся среди этого народа, будут обречены на угасание, не реализовав возможности, столь обильно предлагаемые для того, чтобы сделать этот город выдающимся среди коммерческих городов.

Опыт других городов, как древних, так и современных, как за границей, так и у себя дома, учит Чикаго, что путь к истинному величию и постоянному процветанию лежит в том, чтобы сделать город удобным и оздоравливающим для постоянно растущего числа его жителей; что гражданская красота удовлетворяет столь глубокую и неотразимую потребность человеческой природы, что люди будут путешествовать далеко, чтобы найти ее и насладиться ею; что упорядоченное расположение прекрасных зданий и памятников приносит городу славу и богатство; и что города, которые действительно осуществляют власть, правят благодаря тому, что они вызывают к высшим эмоциям человеческого разума. Таким образом, проблема Чикаго сводится к тому, чтобы наилучшим образом использовать ситуацию, центральное расположение и ресурсы которой уже объединили миллионы людей и, очевидно, предназначены для объединения во много раз большего числа; и планировать такое гражданское развитие, которое способствует современному содержанию и обеспечивает постоянство.



XXXIII. ФЛОРЕНЦИЯ, Италия.

Этот силуэт башен характерен для итальянских городов средневековья. Из Тосканы.

СНОСКИ:

[2] Древний Рим, глава IV.

[3] Церковное строительство в средние века.

[4] Барон Осман и топографическая трансформация Парижа; автор: Эдвард Р. Смит, библиотекарь-референт Архитектурной библиотеки Эйвери Колумбийского университета. Архитектурный отчет 1907 года.

[5] Разумная оценка за один 1907 год золота, ввезенного во Францию путешественниками для расходов на отели, транспорт, развлечения и покупки, составляет 600 000 000 долларов, сумму, равную самому высокому золотому запасу Банка Франции. Американцы обычно преувеличивают как свою численность, так и свои расходы во Франции; но пятую часть этой суммы (120 000 000 долларов) можно смело считать их долей. *Французские финансы, автор Стoddард Дьюи, Atlantic Monthly, август 1908г.*

[6] Немецкое городское планирование; автор Корнелиус Гурлитт. Переведено для Комиссии по благоустройству метрополитена Бостона Сильвестром Бакстером.

[7] Размах движения за городское планирование в Германии настолько велик, что буквально сотни городов в настоящее время реализуют схемы систематического расширения и застройки; и за последние двадцать пять лет выросла школа градостроителей, среди мастеров которой такие люди, как Гурлитт, Стюббен, Теодор Фишер и Баумайстер. Издается хорошо отредактированный журнал "Der Städtebau" (Городское планирование), а в 1903 году в Дрездене была проведена первая муниципальная выставка Германии.

[8] Беседы с Наполеоном; автор: доктор Барри Э. О'Мира. Журнал "Сенчури", февраль 1890г.

[9] История благоустройства лондонских улиц, 1855-1897; Перси Дж. Эдвардс. Составление плана для Вашингтона; автор: Гленн Браун; Документы по благоустройству парка; Вашингтон, 1903. Интересно, однако, отметить, что благоустройство набережной Темзы было частью плана Рена.

[10] Некоторые замечания по докладу Королевской комиссии по лондонскому дорожному движению; автор Пол Уотерхаус. Прочитано в Королевском институте британских архитекторов. Журнал R. I. A., 26 мая и 16 июня 1906г.

[11] Г-н Джон Бернс теперь отстаивает положение о том, что схемы городского планирования могут быть составлены в отношении любой земли, которая, по-видимому, будет использоваться для строительных целей; общая цель состоит в обеспечении надлежащих санитарных условий, удобств и уюта в связи с планировкой и использованием земли. С этой целью Совет местного самоуправления может уполномочить местный орган власти подготовить такую градостроительную схему применительно к любой земле в пределах или по соседству с их территорией, и эта схема, после утверждения Советом, немедленно вступает в силу. Использование земли для целей строительства должно включать в себя создание открытых пространств, парков, площадок для развлечений или рекреации; и там, где в любой градостроительной схеме территория выходит за пределы одного местного органа власти, предусматривается создание совместного органа. Также Правление может проявить инициативу в подготовке плана на случай, если местные власти не смогут или пренебрегут своими действиями. См. Раздел "Жилищное строительство, градостроительство и т.д.", Законопроект, 8 Изд., 7.

[12] Улучшение парковой системы округа Колумбия; LVII. Конгресс, Первая сессия; Отчет Сената № 166.

[13] План города Сент-Луис; отчеты нескольких комитетов, назначенных Исполнительным советом Гражданской лиги для разработки плана города, 1907 год.

[14] Отчет о плане Сан-Франциско; Д. Х. Бернхэм при содействии Эдварда Х. Беннетта; представлен мэру и Наблюдательному совету Ассоциацией по благоустройству и украшению Сан-Франциско; под редакцией Эдварда Ф. О'Дэя, 1905.

[15] Исчерпывающий отчет о прогрессе муниципального благоустройства в Соединенных Штатах можно найти в журнале *Charities and The Commons* за февраль 1908 года.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XXXIV. ЧИКАГО. СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ СЕМИ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ШТАТОВ.

[\[Больше\]](#)

ГЛАВА III

ЧИКАГО - МЕГАПОЛИС БЛИЖНЕГО ЗАПАДА: ПРИЧИНЫ ОЖИДАТЬ НЕПРЕРЫВНОГО РОСТА: ПРИГОРОД: ПОДЪЕЗДНАЯ ДОРОГА К ОЗЕРУ МИЧИГАН: СООБЩЕНИЕ Между ОТДАЛЕННЫМИ ГОРОДАМИ: СТРОИТЕЛЬСТВО ХОРОШИХ ДОРОГ

Чикаго - столица Ближнего Запада, термин, широко применяемый к области, известной столетие назад как Территория к северо-западу от реки Огайо. Ни одна часть страны, за исключением Новой Англии, не имеет столь самобытной истории. Завоеванный войсками Вирджинии в то самое время, когда Колонии отвоевывали свою независимость у Великобритании, и удержанный Соединенными Штатами благодаря проницательности Франклина и упорству Джона Джея при заключении мирного договора 1783 года, Старый Северо-Запад стал первым территориальным приобретением новой республики. Затем, когда британцы все еще занимали посты, а в ее лесах бродили только индейцы и торговцы пушниной, Конгресс Конфедерации в Указе 1787 года дал Северо-Западной территории хартию, которая содержала два положения, которые за годы развития оказали объединяющую силу, сравнимую только с той, которая была вызвана распространением христианства и гражданского права в средние века, — запрет рабства и поощрение бесплатного народного образования. Непрерывная борьба за сохранение свободы человека против всех сил, стремящихся распространить рабство на плодородные поля нового Запада, и создание школ и колледжей, финансируемых из государственной казны, привели к достижению общих целей и устремлений. Когда нация вступала в борьбу за саму свою жизнь, этот регион становился полем битвы для государственных деятелей; а когда начиналась война, и вождь народа, и полевой командир были воплощением духа Ближнего Запада.

Территория, на которой Чикаго держит первенство, больше, чем Австро-Венгрия, Германия или Франция; три тысячи миль судоходных вод составляют часть его границ; реки, впадающие в Великие озера, Миссисипи и Огайо, открывают доступ ко всем частям внутренних районов; равнинные прерии привлекают строителей железных дорог и каналов; большая доля пахотных земель позволяет прокормить огромное население; а изобилие и разнообразие продуктов земли и леса обеспечивают транспортные средства. Поэтому неудивительно, что рост населения и богатства Ближнего Запада был феноменальным и что при удобном случае здесь вырос город первого порядка.

Во второй половине девятнадцатого века население Чикаго увеличилось с тридцати тысяч до двух миллионов человек. Сегодня все условия указывают на продолжение роста. Дни случайностей и неопределенности прошли. Дни сомнительных предприятий прошли, а с ними и опасности новых состояний. Известно, что элементы, составляющие величие города, постоянны; и люди понимают, что сейчас пришло время уверенно строить на уже заложенном фундаменте.

Рост города был настолько быстрым, что было невозможно спланировать экономное распределение огромного притока людей, нахлынувшего подобно человеческому приливу, чтобы распространиться везде, где предоставлялась возможность для прибыльной работы.

Вдумчивые люди потрясены результатами прогресса; напрасной тратой времени, сил и денег, к которой приводят заторы на городских улицах; количеством жизней, уносимых болезнями при пренебрежении санитарными мерами предосторожности; и частыми вспышками нарушений закона и порядка, которые являются результатом ограниченной и лишенной удовольствий жизни. Таким образом, в то время как лейтмотивом девятнадцатого века была экспансия, мы, жители двадцатого века, обнаруживаем, что нашей доминирующей идеей является сохранение. Жителей Чикаго перестали впечатлять быстрый рост или огромные размеры города. Сейчас они настойчиво спрашивают: "Как мы живем?" Действительно ли мы процветаем? Является ли город удобным местом для бизнеса? Это хороший рынок труда в том смысле, что труд достаточно комфортен, чтобы быть эффективным и довольным? Сможет ли грядущее поколение выдержать нервное напряжение городской жизни? Когда компетенция накоплена, должны ли мы отправиться в другое место, чтобы насладиться плодами независимости? Если город не становится лучше по мере того, как он становится больше, разве этот недостаток не должен быть исправлен? Это вопросы, от которых нельзя отмахнуться. Это самые насущные вопросы наших дней, и повсюду люди с тревогой ищут ответы.

Часто можно услышать замечание, что если бы после великого пожара 1871 года люди осознали, каким будет будущий рост города, они сэкономили бы огромную сумму денег, спланировав строительство удобного города. Неустрашимое мужество, с которым обремененное долгами сообщество из трехсот пятидесяти тысяч человек затем приступило к восстановлению своего города, должно снять с них обвинение в недостатке дальновидности. Сегодня нет оправдания второму городу Соединенных Штатов, судьба которого решена, а богатство в безопасности, если он теперь не сможет идти в ногу с маршем прогресса, который собирает в свои ряды прогрессивные города мира.

Чикаго сейчас сталкивается с важным фактом: через пятьдесят лет, когда сегодняшние дети будут на пике своей власти и влияния, этот город будет больше Лондона, то есть больше любого существующего города. Невозможно даже приблизительно оценить, сколько миллионов человек тогда будет в городе. Г-н Брон Дж. Арнольд, после тщательного обсуждения проблемы возможного увеличения, приходит к выводу, что если национальные и местные условия, определяющие численность населения Чикаго, в будущем будут в среднем такими же, как в прошлом, то население в 1952 году составит 13 250 000 человек. Г-н Арнольд не решается предсказать такое увеличение населения, точно так же, как самый оптимистичный сторонник реконструкции в 1871 году не решился бы предсказать два миллиона через тридцать лет. И все же очевидно, что тенденция направлена в сторону городской жизни. "Когда население Тихоокеанского побережья достигнет двадцати миллионов человек," пророчествует Джеймс Дж. Хилл, "Чикаго станет крупнейшим городом в мире". Завершение строительства Панамского канала, приведшее к более быстрому развитию долины Миссисипи; открытие Китая, Японии и Дальнего Востока для американской торговли и мануфактур; расширение площади производства пшеницы на Севере; и превращение пустынных земель Запада в пахотные земли посредством орошения — все это факторы роста Чикаго.

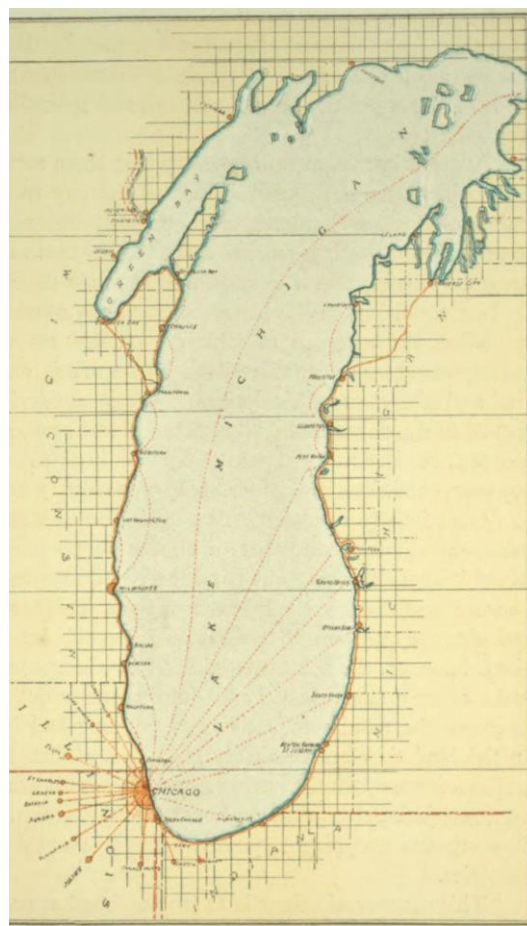
Предлагаемая дорога, соединяющая все города по берегам озера.

Более того, в городской жизни есть достопримечательности, которые сильно взывают к человеческой природе. Возможностей для большого успеха, для получения богатства, власти и общественного положения, для развлечений и обучения, для расширения знаний и развития вкуса у среднего человека в городе больше, чем в сельской местности. Поэтому город постоянно привлекает из деревни молодых мужчин и женщин, честолюбивых и уверенных в себе, которых заманивают туда большие призы, которые в условиях демократии доступны для всех.

Когда Чикаго рекламируют как столицу Среднего Запада, имеется в виду, что по всей этой территории циркулируют чикагские газеты, а чикагские банки хранят банковские резервы; что в Чикаго находятся главные офисы крупных промышленных предприятий и рынок сбыта их продукции. Новые идеи в области управления, благоустройства города, создания и содержания парков и увеселительных заведений, как правило, появляются первыми в мегаполисе, распространяясь оттуда на окружающую страну. В праздничные дни великий город привлекает людей из соседних частей и отправляет своих соплеменников на воды или за город для отдыха и подкрепления сил, так что происходит постоянный обмен приезжими и уезжающими. В художественных школах Чикаго обучается более четырех тысяч студентов; театры привлекают публику издалека, а в музыкальной сфере Чикаго занимает достойное положение. В Чикаго проводятся крупные политические съезды, определяется политика партии, и из здешней штаб-квартиры партии проводятся общенациональные кампании.

Эти факты изложены не в духе хвастовства, а скорее для того, чтобы показать ответственность, которую налагает само превосходство города, и необходимость установления и поддержания тех стандартов коммерческой честности, вкуса и знаний, которые являются предпосылками длительного успеха и единственным реальным удовлетворением человеческого разума. Постоянная борьба цивилизации заключается в том, чтобы познать и достичь высшего блага; и город, который обеспечивает наилучшие условия жизни, становится самым процветающим.

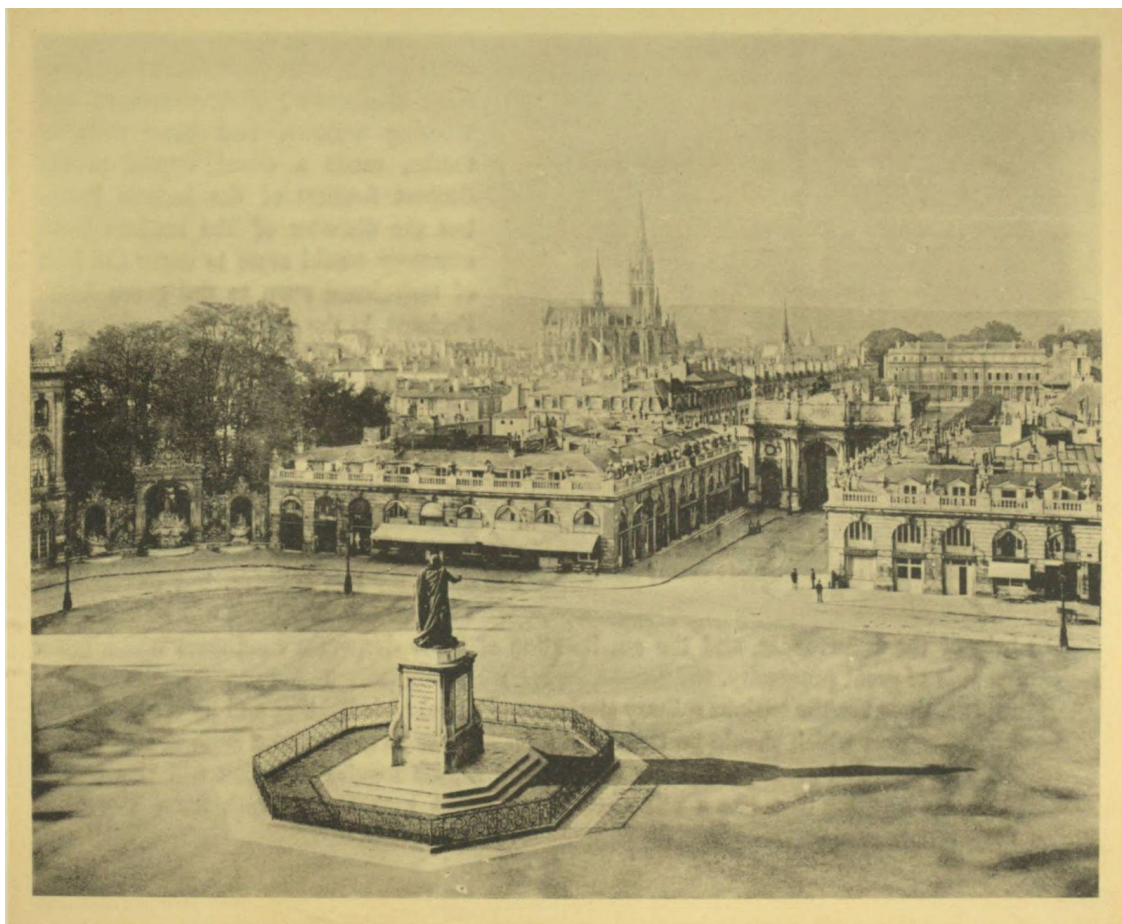
Хотя влияние Чикаго распространяется на территорию, превышающую территорию любой европейской страны, за исключением России, между этим городом и близлежащими поселками в определенном радиусе существуют жизненно важные и почти органические отношения. Паровые и троллейбусные железные дороги, а также автомобиль открыли для городских рабочих все виды жизни и сделали возможным для значительной части людей проживание в том, что могло бы быть здоровым и привлекательным окружением. Однако, к сожалению, условия вблизи любого быстрорастущего города могут быть одновременно убогими и уродливыми.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

Иногда пригород вырастает в какой-нибудь живописной точке на берегу озера или собирается вокруг какого-нибудь учебного заведения; или группа людей, занятых общим предприятием, выбирает живописное место на берегу реки и строит там дома, которые своим отношением друг к другу указывают на добрососедство. В каждом из этих случаев общность чувств пронизывает это место и находит выражение в хорошо затененных улицах, широких газонах и уютной архитектуре. Однако слишком часто пригород застраивается спекулятивным агентом по недвижимости, который прилагает все усилия, чтобы каждый вложенный доллар превратился в как можно больше долларов. Человеческая изобретательность позволяет разместить максимальное количество участков под застройку на минимальном пространстве; если на земле есть местные деревья, их безжалостно приносят в жертву. Затем спекулятивный застройщик берет дело в свои руки, и через несколько месяцев узкие улицы без травы застраиваются рядами дешевых жилых домов, а на более привлекательных участках - уродливыми многоквартирными домами. Через десять лет или меньше жилища разваливаются на куски, а многоквартирные дома, потеряв свою новизну, превращаются в лежбища.

Такой порядок вещей так же справедлив для Лондона или Рима, как и для Чикаго; это правило везде, где население быстро увеличивается, потому что человеческая природа одинакова во всем мире. Англия, однако, устраняет это зло с помощью законов о градостроительстве, исполняемых центральным советом; и пытается регулировать ширину и направление улиц, а также обеспечивать достаточное количество открытых пространств для здоровья и удобства людей. По английскому образцу должна быть назначена комиссия для планировки всей той территории, прилегающей к городу Чикаго, которая, вероятно, войдет в состав города, по крайней мере, в течение следующего десятилетия. Планы должны быть составлены таким образом, чтобы по мере разбивки новые улицы имели определенное отношение к плану города; чтобы эти улицы были подходящей ширины либо для движения транспорта, либо для проживания, в зависимости от обстоятельств; чтобы были введены ограничения на застройку, чтобы предотвратить обесценивание имущества из-за появления нежелательных классов строений или возведения высотных жилых домов, которые не пропускают свет и воздух на прилегающую территорию и с улицы.



XXXVI. НАНСИ, ФРАНЦИЯ. ВИД НА ПЛОЩАДЬ СТАНИСЛАВА.

К нему ведут главные проспекты; типичное расположение общественных площадей в небольших близлежащих городках.

Кроме того, следует предусмотреть надлежащие условия для общественных и полупубличных зданий. На плане каждого города должны быть выделены места для государственных школ, и в каждой школе должны быть просторные игровые площадки, чтобы в течение всего года школьные помещения были детским центром, к которому каждый ребенок будет привязан теми узами памяти, которые оказывают сдерживающее влияние на протяжении всей жизни. Рядом со школой должно быть место для публичной библиотеки; и здесь опять же пейзаж должен быть щедрым, а обстановка располагающей. Ратуша, машинное отделение со смотровой башней, полицейский участок с судом и почтовое отделение - все это естественным образом образует группу зданий, которые могут быть расположены вокруг общей площади, образуя пригородный общественный центр.

В старых частях страны было время, когда церковь и погост занимали главное место в городе; и в наши дни предприимчивые торговцы недвижимостью считают выгодным отдавать участки под строительство одной или нескольким религиозным конфессиям. Но так многочисленны секты, на которые разделилось христианство, и так разнообразны национальности, о которых нужно заботиться, что здание пригородной церкви редко предлагает глазу какое-либо облегчение от монотонного уродства душной улицы, которую оно помогает обрамлять. Кроме того, старые церковные дворы с их сомкнутыми рядами шиферных надгробий, кипарисами и плакучими ивами, а также рядами могил прямо вызвали к глубочайшим чувствам человеческого сердца; но беспорядок современного городского кладбища, по-видимому, переносит идею беспорядка даже на саму могилу. Возможно, в грядущие времена дух единства объединит людей как в религии, так и в

бизнесе, и восторжествует такое объединение религиозных усилий, которое найдет выражение в постоянных зданиях, предназначенных для морального совершенствования всех людей. День великолепного собора, возможно, никогда не наступит для этой страны, но, несомненно, в каждой общине появятся здания для помощи несчастным и улучшения тех отчаянных условий, которые составляют оборотную сторону великого процветания.



XXXVII. ЛЕС ФОНТЕНБЛО, ФРАНЦИЯ.
Крест Франшара, иллюстрация перекрестка
проселочных дорог.

Кроме того, существуют различные железнодорожные станции, здания электрического освещения и электростанции, полуобщественные сооружения, с которыми следует обращаться таким образом, чтобы представлять публике улыбающееся лицо. Хорошо ухоженный газон, несколько кустарников и немного регулярного внимания придадут самому простому зданию обстановку, которая, подобно мягкому ответу, часто отводит гнев от государственной корпорации.

Вопрос создания приятных условий в пригороде - это в первую очередь вопрос не денег, а продуманного сотрудничества. Даже агент по недвижимости начинает понимать, что, немного сократив глубину своих участков, он может получить парковое пространство, которое сделает его землю более доступной; и с помощью комбинированной обработки он может обеспечить для группы домов приятный участок с зеленой травой вместо узких и неухоженных задних дворов, которые одновременно неприглядны и антисанитарны. В каждом городе должна быть сформирована комиссия по общественному благоустройству для создания наиболее упорядоченных условий в самом городе, и особенно для действий в сотрудничестве с аналогичными органами в соседних городах, чтобы обеспечить гармоничное, взаимосвязанное и непрерывное улучшение.

Если мы произвольно возьмем радиус в шестьдесят миль от центра Чикаго и посчитаем, что вся территория в полукруге имеет определенные связи с городом, то расстояние от центра до окружности будет не больше, чем протяженность нынешних пригородных линий электропередачи, или что автомобилист может покрыть за два часа езды. Движение на дорогах, ведущих в город и из него, уже большое и устойчивое; и близлежащие города и деревни вдоль этих магистралей могут с уверенностью ожидать того дня, когда волна роста Чикаго охватит их и, в конечном счете, включит в состав города. Следовательно, важнейшими становятся два соображения: во-первых, улучшение транспортных магистралей, не только тех, которые ведут в большой город, но и тех, которые сейчас образуют связи между городами и которые в конечном итоге появятся в виде удобных диагоналей внутри самого города; и, во-вторых, обустройство улиц города вместе с предоставлением места для общественных и полуобщественных зданий, а также достаточной площади парка и игровой площадки, приобретаемой при сравнительно недорогой стоимости земли.

Перемещение населения в пригороды неизбежно увеличится, поскольку земля и здания в деловой части города станут настолько ценными для коммерческих целей, что исключат их использование в качестве жилья. В Лондонском сити выделена тысяча полицейских для охраны пяти с лишним тысяч зданий, которые каждую ночь остаются совершенно пустыми.

Таким образом, более пятой части всех зданий в “городе” остаются пустыми ночью и в воскресенье. Более того, Лондон, чтобы провести улучшения, предпринятые для предотвращения заторов, считает необходимым переселить и расселить работающих людей, которые были перемещены в результате сноса зданий в перенаселенных кварталах. На месте старой тюрьмы Миллбэнк четыре тысячи человек, переведенных во время благоустройства Холборна на Стрэнд, были переселены в удобные новые жилища, построенные муниципалитетом; и более пятидесяти тысяч человек были перемещены и восстановлены в должности в результате различных улучшений. Таким образом, город, привлекая ресурсы ферм и небольших городков, также отправляет стаи для размещения в более благоприятных условиях.

Эти жители пригородов зависят от города в плане средств к существованию и прямо или косвенно платят налоги, которые поддерживают муниципалитет. Они жизненно заинтересованы в адекватных и удобных средствах передвижения, в защите жизни и имущества, а также в благоустроенной домашней обстановке. Таким образом,

естественным образом происходит то, что по мере роста города функции различных руководящих органов распространяются на районы за пределами городской черты. Административный округ Лондон имеет площадь всего 118 квадратных

миль; но большой Лондон, над которым под юрисдикцией метрополитена и городской полиции, составляет 693 квадратных мили и включает в себя население в два миллиона человек за пределами округа. Управление водоснабжения и санитарные органы также обладают полномочиями далеко за пределами округа.



XXXVIII. ЧИКАГО. ШЕРИДАН-РОУД К СЕВЕРУ От ГЛЕНКО.

Из отчета Специальной парковой комиссии.

Бостон, первый среди американских городов, осознал преимущества сотрудничества между большим городом и отдаленными районами. В 1889 году законодательное собрание Массачусетса создало столичную комиссию по канализации, а позже комиссию по столичным паркам с юрисдикцией над тридцатью семью отдельными муниципалитетами; и сегодня предлагается распространить юрисдикцию полиции и пожарной охраны практически на ту же территорию. Система бостонских парков, созданная благодаря сотрудничеству этих различных городов, славится своей красотой и разнообразием. Начиная с большого океанского пляжа в Ревире, где летним днем привилегиями купания пользуются сто пятьдесят тысяч человек, широкие бульвары огибают город, огибая на своем пути обширные участки болот и высокие холмы, пока снова не достигают соленой воды в Нантаскете, где другой пляж для купания, такой же большой, как первый, обеспечивает освежение и отдых. Опять же, то, что Массачусетс-авеню сохраняет свое название, пересекая Бостон, Кембридж, Арлингтон, Лексингтон и Конкорд, и что Бикон-стрит сохраняет свою целостность от Бостона через Бруклин до Ньютона, не остается незамеченным для жителей отдаленных городов. Во всем регионе царит один и тот же дух — дух любви и верности городу, расположенному на трех холмах, который доминирует над всем регионом. Заручиться сотрудничеством Иллинойса, Висконсина и Индианы в

планировании непрерывного развития побережья озера было бы не сложнее, чем Нью-Йорку и Нью-Джерси объединиться для сохранения часток олов Гудзона и развития их парковых возможностей.^[16]

Следует построить шоссе от Уилметта вдоль западного берега озера Мичиган до Милуоки; и даже там, где эта дорога проходит через промежуточные города, она должна располагаться как можно ближе к кромке воды. Такое шоссе должно проходить несколько позади песчаных пляжей и немного над ними, при этом для отделения дороги от пляжа строится подпорная стена. Посадка должна быть из деревьев и вечнозеленых растений, достаточно выносливых, чтобы выдерживать воздействие окружающей среды. В нескольких милях к северу от Уокигана есть песчаная пустошь, на которой растет карликовый можжевельник, эффект которого на песчаных берегах проявляется в виде мха насыщенного темного цвета. Это можно было бы эффективно использовать на берегу. Аналогичная процедура может быть применена для кромки воды на большей части пути вокруг озера Мичиган.

Не нужно никаких аргументов, чтобы показать, что прямые автомагистрали, ведущие из отдаленных городов в Чикаго как центр, необходимы для обоих; и также очевидно, что пригородные города должны быть соединены друг с другом наилучшим образом. Изолированные сообщества лишены тех социальных и коммерческих преимуществ, которые возникают в результате легкого общения друг с другом. Таким образом, была составлена схема для использования государственными органами при изучении отношений конкретного города с другими населенными пунктами, а также для указания мест и маршрутов, по которым можно следовать. Эта схема предлагается не как полное исследование дорог, а как общая схема, на крупные детали которой можно положиться и безопасно следовать им. Сплошные черные линии обозначают маршруты, которые уже открыты и используются в качестве автомагистралей общего пользования; пунктирные линии указывают на предполагаемые соединительные линии, которые еще не существуют. Считается, что строительство этих дорог не будет сложным или неоправданно дорогим для любого конкретного населенного пункта, поскольку потребуются приобрести очень мало земли. Существующих автомагистралей пока будет достаточно, и бремя благоустройства ляжет на плечи каждого населенного пункта.^[17]

В ожидании создания столичной комиссии по благоустройству всей территории государственные власти или ассоциации благоустройства каждого города должны проконсультироваться со своими соседями и согласовать маршруты соединяющих автомагистралей; также ширину и расположение дорог, тротуаров, посадочных мест и дренажа, а также сорта деревьев и кустарников, которые будут использоваться для затенения и украшения.

При прокладке маршрутов не следует допускать резких поворотов. Английские дороги, хотя и лучше с точки зрения покрытия и дренажа, не идут ни в какое сравнение с дорогами Франции по направлению движения; потому что в Англии так много резких и "слепых" поворотов, которых во Франции обычно избегают. Щедрость, проявленная в дорожном строительстве сейчас, многократно окупится в будущем. Целью должно быть использование наилучших маршрутов, наилучших изгибов и поворотов, а также наиболее совершенной конструкции, известной на сегодняшний день.^[18] Все эксперты по дорожному строительству придерживаются мнения, что в течение десяти лет хорошее основание, за которым постоянно ухаживают, будет стоить в совокупности дешевле, чем самое лучшее основание, если им пренебречь. Нам нужно безупречное техническое обслуживание и постоянная четкая и эффективная организация, а не дорогостоящее первоначальное строительство. Тем

не менее, лучшая первоначальная конструкция в конечном итоге окажется экономичной. Автомобили привели к появлению на дорогах нового вида износа, поскольку их широкие пневматические шины, выдерживающие большой вес и движущиеся на высоких скоростях, вдавливаются в более мягкие места и всасывают сыпучий материал. В результате образуются выбоины или неровности, которые разрушают лучшие дороги, построенные по старым методам дорожного строительства.^[19]

Хотя хорошие автомагистрали имеют большое значение для конечных городов, они представляют еще большую ценность для отдаленных городов и наибольшую ценность для фермерских сообществ, через которые они проходят. Хорошие дороги вносят элемент улучшения в жизнь сельскохозяйственного сообщества; они обеспечивают удобное сообщение с городом и существенно снижают затраты на обработку всех видов сельскохозяйственной продукции; а также способствуют коммуникации между фермами. Эти государственные автомагистрали обязательно должны включать в себя рабочую дорогу для перевозки тяжелых грузов, а также прогулочную поездку. Они должны быть разделены газонной дорожкой, по бокам должны быть газонные участки, и должно быть посажено не менее трех рядов деревьев. Сельские школы должны быть на этих магистралях.

В возможно более ранний срок должны быть приняты меры для начала строительства того, что можно назвать внешним кольцевым шоссе. Начинаясь в Кеноше на севере, эта магистраль должна была проходить через Плезант-Прери, Тревор и Уилмот до Макгенри, таким образом проходя через северный озерный край. Здесь находятся истоки реки Фокс, раскинувшиеся среди необычайно красивых природных пейзажей; здесь также расположено большое количество озер и водных путей, окруженных холмами, все вместе образующих обширную парковую территорию, которая станет важным дополнением жизни Чикаго при

надлежащем благоустройстве и обеспечении подходящих коммуникаций.



XXXIX. ЧИКАГО. РЕКА ДЕС-ПЛЕЙНС; ВИД РЯДОМ С МОСТОМ
МЭДИСОН-СТРИТ.

Из отчета Специальной парковой комиссии.

За Макгенри это внешнее кольцевое шоссе продолжается через Вудсток, Маренго, Геную, Сикамор, Де Калб, Кортленд, Сэндвич, Миллингтон и Моррис; оттуда оно проходит рядом с рекой Канкаки через Уилмингтон, Канкаки, Моменс, Шелби и Мэйсвилл, пейзажи вдоль маршрута очень интересные, и большая их часть романтически красива. Из Мэйсвилла шоссе поворачивает на север через Вальпараисо к озеру Мичиган в Мичиган-Сити; или другим маршрутом из Мэйсвилла через Ла-Кросс, Уэллсборо и Ла-Порт в Мичиган-Сити, общая протяженность от Кеноши до Мичиган-Сити составляет примерно

двести пятьдесят миль. Очевидно, что такое шоссе, должным образом построенное и украшенное, оказало бы сильное влияние на развитие социального и материального процветания каждого из задействованных городов и всех фермерских сообществ вдоль всего маршрута.

Окружное шоссе, следующее за внешним, описанным выше, начинается в Уокигане и проходит через Либертивилл к Цюрихскому озеру; оттуда двумя маршрутами: один через Баррингтон в Элджин, другой огибает Фокс-Ривер возле Алгонкина и Данди до Элджина, и далее через Сент-Чарльз, Женеву и Батавию до Авроры. От Авроры шоссе продолжается до Плейнфилда, где пересекает реку Дю Пейдж, оттуда через Джолиет и одним маршрутом через Манхэттен, Мони, Игл-Лейк, Сидар-Лейк, Краун-Пойнт и Хобарт к озеру Мичиган; и другим маршрутом из Джолиета через Чикаго-Хайтс, Гриффит и Толлстон к Гэри на озере. Протяженность шоссе составит примерно сто сорок миль, и почти вся его северная часть очень живописна. Следующее предлагаемое шоссе проходит по прекрасной холмистой местности к западу от реки Дес-Плейнс. Начинаясь в Виннетке, он проходит через Дес-Плейнс, Элмхерст и Хинсдейл до Блу-Айленда, откуда маршрут разделяется на два маршрута: один проходит через Харви и Хаммонд до Гэри, а другой - от Блу-Айленда до Роби на озере.

Четвертое из окружных шоссе начинается в Эванстоне и проходит через Найлс или Дес-Плейнс, а также вдоль реки Дес-Плейнс до Риверсайда; вся эта часть пути, покрытая лесом по берегам воды, очень красива в своем нынешнем состоянии. От Риверсайда это шоссе проходит через Чикагский хребет к Роби или Голубому острову, а оттуда к озеру по уже упомянутым маршрутам.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XL. ЧИКАГО. ОБЩАЯ СХЕМА ВНЕШНИХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ, ОКРУЖАЮЩИХ ГОРОД или РАСХОДЯЩИХСЯ ОТ НЕГО ЛУЧАМИ. Существуют все артерии, составляющие систему, за исключением тех, которые показаны пунктирными линиями. Границы городов выделены красным цветом; реки и другие водные пути - синим.

CHICAGO

GENERAL DIAGRAM OF EXTERIOR

ENCIRCLING AND RADIATING FROM

И РАСХОДЯЩИХСЯ ОТ НЕГО ЛУЧАМИ .

Следует отметить, что на схеме указаны не только кольцевые автомагистрали, но и дороги, ведущие непосредственно к центру Чикаго из каждого важного города или деревни. И также следует отметить, что почти каждый участок проезжей части, показанный на схеме,

уже существует как более или менее удовлетворительная проселочная дорога, пунктирные линии указывают на предлагаемые изменения или связи. Описанная в общих чертах система является полной и отвечает всем современным требованиям дорожного строительства для таких обширных окрестностей, как Чикаго. Есть уверенность, что в течение следующих нескольких лет каждая миля этих автомагистралей будет улучшена наилучшим образом, и что таким образом Чикаго в конечном итоге получит сеть наземных транспортных магистралей, соответствующую требованиям будущих поколений.

Приемлемый метод прокладки автомагистралей - это параллельное движение железных дорог. Рабочая дорога должна проходить рядом с полосой отвода; затем должна идти подъездная дорога для карет. Там, где существуют электрические железные дороги или они проектируются на магистралях, наиболее приемлемым вариантом является выделение для путей пространства, которое может быть покрыто травой и хорошо затенено. Помимо повышения комфорта пассажиров, непрерывное использование путей обеспечивает высокую скорость и тем самым экономит время. Благоустройство трех дорог как единого целого с соответствующим озеленением придавало бы очарование пригородным поездкам там, где их сейчас нет, и в то же время сократило бы расходы на техническое обслуживание. Как правило, создание автомагистралей вдоль железных дорог связано только с голыми затратами на недорогую землю и строительство дороги. Железные дороги сами по себе представляют собой большие диагонали; и, следуя по ним, можно обеспечить кратчайшее расстояние между важными пунктами. Кроме того, следует улучшить полосу отвода, проходимую по рельсам. Дренаж должен быть идеальным, чтобы лужи застойной воды не раздражали глаза и не представляли угрозы для здоровья. Неприглядный рекламный щит следует заменить кустарником или стеной; и все пространство должно быть свободно от разбросанных бумаг или скоплений грязи и пепла.

Житель пригорода жизненно заинтересован в средствах связи между своим домом и местом работы. Если его утренняя и вечерняя поездка совершается на паровой железной дороге, он заинтересован не только в том, чтобы увидеть приятные сцены по пути в Чикаго и обратно, но и в том, чтобы железнодорожная станция в его пригороде была удобно расположена, построена просто, но художественно и находилась в окружении, которое само по себе гармонично и уместно. Ухоженный газон с кустарником, скрывающим неизбежно неприятную особенность станции паровой железной дороги; крытая платформа, хорошо освещенная ночью, и просторная станция, выполненная с хорошим вкусом в архитектурном отношении, — эти аксессуары во многом смягчают нервное напряжение, которое испытывает каждый деловой человек и от которого страдают слишком многие.

Электрические железные дороги с их частым проездом автомобилей мимо самых дверей сделали многое для того, чтобы прочно привязать отдаленные города к центральному городу. Более того, они способствовали развитию добрососедства среди жителей соседних



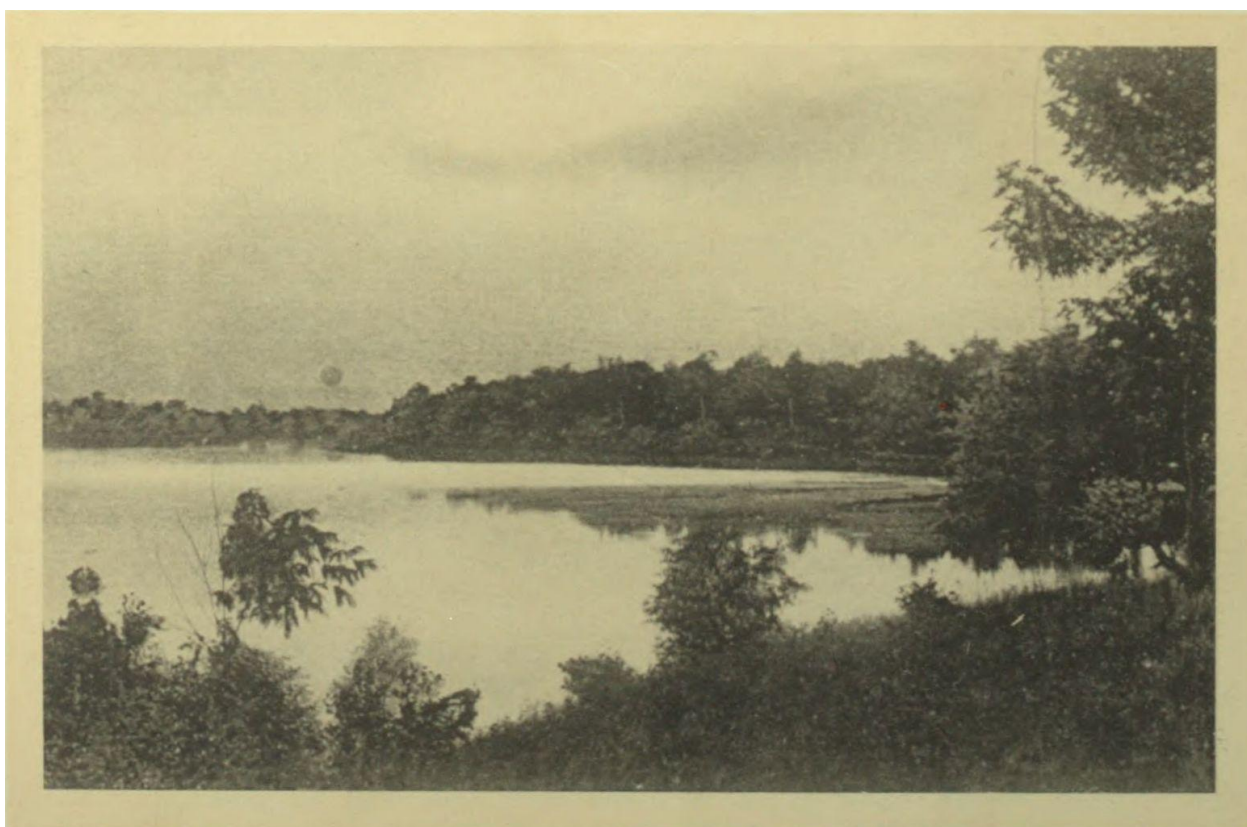
ХЛІ. ЧИКАГО. БЕРЕГ ОЗЕРА МИЧИГАН; ВИД НА СЕВЕРНУЮ ГРАНИЦУ
ОКРУГА КУК.

Из отчета Специальной парковой комиссии.

городов и разрушили изоляцию фермерской жизни. Эти дороги теперь стремятся получить частные права проезда, за исключением случаев, когда для удобства пассажиров они проходят по городским улицам; и те же замечания относительно надлежащего порядка на маршрутах и у терминалов, которые относятся к паровым дорогам, в равной степени применимы и к троллейбусным линиям.

Быстро растущее использование автомобилей обещает продолжить добрую работу, начатую велосипедом во времена его популярности, по продвижению хороших дорог и возрождению придорожной гостиницы как места отдыха. Благодаря совершенствованию этой машины и расширению сферы ее использования жизнь на свежем воздухе становится более комфортной, а удовольствия загородной жизни становятся доступными множествам людей, которые раньше были обречены проводить все свое время в городе.

Хотя людей, как правило, еще предстоит научить ценить ценность хорошо построенных автомагистралей, всеобщий опыт показывает, что там, где построен участок хорошей дороги, экономия времени и денег настолько велика и очевидна, что движение быстро набирает силу и достигает кульминации только после завершения строительства всех основных линий. Земля, прилегающая к таким дорогам, растет в цене и находит более легкую продажу; фермер больше не отрезан от своего рынка, и часто он находит возможным уменьшить количество лошадей, которых он держит. Реальная экономия, которую дает хорошая дорога, намного превышает увеличение налогов, необходимое для погашения выпуска облигаций, и жизнь на ферме становится более прибыльной, а также более приятной.



XLII. ВИД НА ЦЮРИХСКОЕ ОЗЕРО, ШТАТ ИЛЛИНОЙС.

СНОСКИ:

[16] Комиссия по межгосударственным паркам Палисейдс была организована в 1900 г. Г-н Дж. П. Морган, почетный президент Американского общества сохранения пейзажей и истории, выделил 122 500 долларов; штат Нью-Джерси - 55

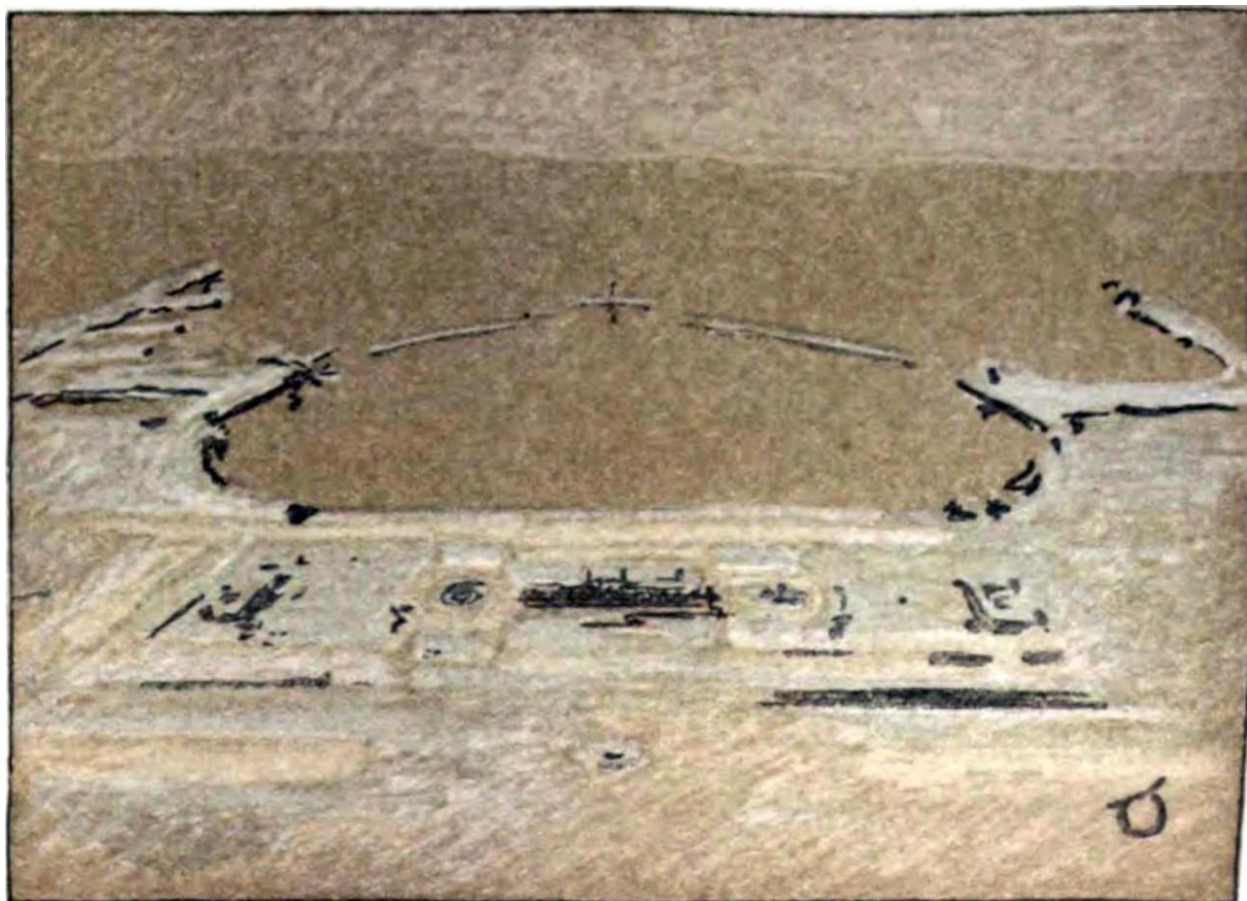
000 долларов; а Нью-Йорк выделил 410 000 долларов. Благодаря этим ресурсам Комиссия по Палисейдсу приобрела большую часть часток, выходящих на Гудзон, от Форт-Ли, штат Нью-Джерси, до Пирмонта, штат Нью-Йорк

[17] Коммерческая ценность хороших дорог была признана Массачусетсом четверть века назад, и сегодня каждая часть содружества обеспечена сетью превосходных автомагистралей, построенных под руководством комиссии по шоссе. Дороги за совместный счет штата и города; и сейчас ведутся работы по посадке деревьев вдоль дорог. В округе Лос-Анджелес, Калифорния, в результате выпуска облигаций было собрано 3 500 000 долларов на прокладку и улучшение автомобильных дорог - настолько высоко люди ценят привлекательность хороших дорог для туристов, которые, как и в Массачусетсе, являются источником дохода для общества.

В Иллинойсе Государственная дорожная комиссия построила две так называемые экспериментальные дороги в окрестностях Чикаго, одну в Уитоне, а другую в Нейпервилле. На дороге в последнем городе комиссия опробовала как известняк, так и шлаковый щебень, а также гравий, обработанный гудроном и маслом. Движение осуществляется пешком, чтобы соединить Уитон-роуд с Чикаго прямым шоссе, построенным капитальным образом. В письме от 20 октября 1908 года мистер А. Н. Джонсон, инженер автомобильных дорог штата, говорит: "Возможно, что на предстоящей сессии законодательного органа будет предпринята какая-то попытка изыскать средства для начала строительства автомобильных дорог. Общественные настроения в целом, однако, несколько отсталые, и я полагаю, потребуется больше времени, чем имеется в распоряжении следующего законодательного органа, чтобы дойти до такой точки, когда будет выделена любая значительная сумма денег, необходимая для надлежащего проведения этой работы".

[18] Для получения общей информации о дорожном строительстве нет лучшего справочного документа, чем доклад, прочитанный мистером Джоном Алвордом несколько лет назад перед Коммерческим клубом. В целом, вывод г-на Алворда и других, по-видимому, заключается в том, что существует множество спецификаций, любая из которых обеспечивает получение хороших поверхностей, но долговечность и долговременная ценность в любом случае в конечном итоге должны зависеть от технического обслуживания. Ни одна из еще изобретенных дорог не устоит без постоянного ухода за ней, причем уход должен начинаться почти сразу после того, как поверхность будет закончена.

[19] Ни одна дорога, построенная с гладким покрытием, не выдержала интенсивного движения автомобилей, за исключением асфальтовых и таких, как Шеридан-роуд в парке Буэна. Последняя упомянутая дорога пережила два сезона очень интенсивного использования, и, хотя был проведен небольшой ремонт, ее поверхность, похоже, не изменилась. В одной части Англии значительные участки такого же типа сооружений эксплуатировались в течение некоторого времени и с тем же результатом, что и в Буэна-парке. Во Франции два года назад главная дорога от Версаля до Шартра была в первоклассном состоянии; проезжая по той же дороге в июне 1907 года, выяснилось, что она почти непроходима, поскольку изношена автомобилями; и все же это шоссе было построено с особой тщательностью, с использованием лучшего старомодного щебеночного покрытия. Можно сделать асфальтовые дороги, на которых не будет сколов или выбоин, но покрытие должно быть выполнено таким образом, чтобы оно сливалось с лежащей под ним массой, а не раскатывалось как внешний слой. Очень умеренное ограничение скорости для автомобилей позволит поддерживать дороги в хорошем состоянии, поскольку именно высокая скорость машин так разрушительна для дорожного полотна.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XLIII. ЧИКАГО. ЗИМНИЙ ВИД НА ГРАНТ-ПАРК И ПРЕДПОЛАГАЕМУЮ ГАВАНЬ, ОБРАЩЕННУЮ НА ВОСТОК.
С оригинального наброска Э. Х. Беннетта.

ГЛАВА IV

ПАРКОВАЯ СИСТЕМА ЧИКАГО: ДВИЖЕНИЕ ЗА РАСШИРЕНИЕ ПАРКОВ: ИГРОВЫЕ ПЛОЩАДКИ: СИСТЕМЫ ОТДАЛЕННЫХ ПАРКОВ В ЛОНДОНЕ, ПАРИЖЕ, БЕРЛИНЕ, ВЕНЕ И БОСТОНЕ: ПРЕДЛАГАЕМАЯ ОБРАБОТКА БЕРЕГА ОЗЕРА МИЧИГАН: ВНЕШНИЙ ПАРКОВЫЙ ПОЯС

Чикаго, став городом, выбрал своим девизом *Urbs in horto*- город— окруженный садом. Так оно и было тогда, с переливчатыми водами озера перед ним, а с трех сторон - бескрайняя прерия, покрытая ковром из колышущейся травы, украшенной яркими полевыми цветами. Быстрое развитие торговли и мануфактуры, стремительное строительство железных дорог и фабрик, а также наспех построенные дома рабочих вытеснили природные цветники. Тем не менее, этот девиз остался в умах людей, и в 1839 году началась борьба за обеспечение парковых пространств для быстрорастущего населения, которые должны были хотя бы напоминать сады, которые по необходимости были принесены в жертву.

В упомянутом году половина площади на Мичиган-авеню, где сейчас находится Публичная библиотека, включала в себя всю парковую систему города Чикаго. Три года спустя была пристроена площадь Вашингтон-сквер; затем с интервалами последовали парки Джефферсон, Юнион, Эллис и Вернон, каждый из которых олицетворял общественный дух отдельных людей, а не дальновидность города. В 1864 году Общественный совет, осознав необходимость обеспечения мест отдыха для растущего числа граждан, выделил часть земель, которые позже стали называться Линкольн-парком, и на благоустройство парка была выделена сумма в десять тысяч долларов.

Сначала не предпринималось никаких усилий для обеспечения связи между различными парками; но в 1869 году теми, кого практичные люди того времени называли мечтателями, было начато движение за реализацию полузабытого и полностью игнорируемого девиза, заключавшегося в том, что город Чикаго был окружен парками и бульварами, начинающимися от Линкольн-парка на севере и соединяющими парки Гумбольдта, Гарфилда, Дугласа, Вашингтона и Джексона. Попытка увенчалась успехом; чикагская парковая система заняла второе место среди парковых зон Соединенных Штатов и была гордостью и славой города. По сути, приобретение парка в Чикаго прекратилось там тридцать девять лет назад. Уступая только Филадельфии в 1880 году, Чикаго сейчас опустился на седьмое место по площади парков; а если принять во внимание относительную плотность населения, то этот город занимает тридцать второе место! По меньшей мере половина населения Чикаго сегодня живет более чем в одной миле от любого крупного парка, а в густонаселенных районах города на каждый акр парковой площади приходится почти пять тысяч человек. В среднем по всему городу на каждый акр парка приходится 590 человек. Для здоровья и хорошего порядка на каждые сто человек должен приходиться один акр парковой зоны.^[20]

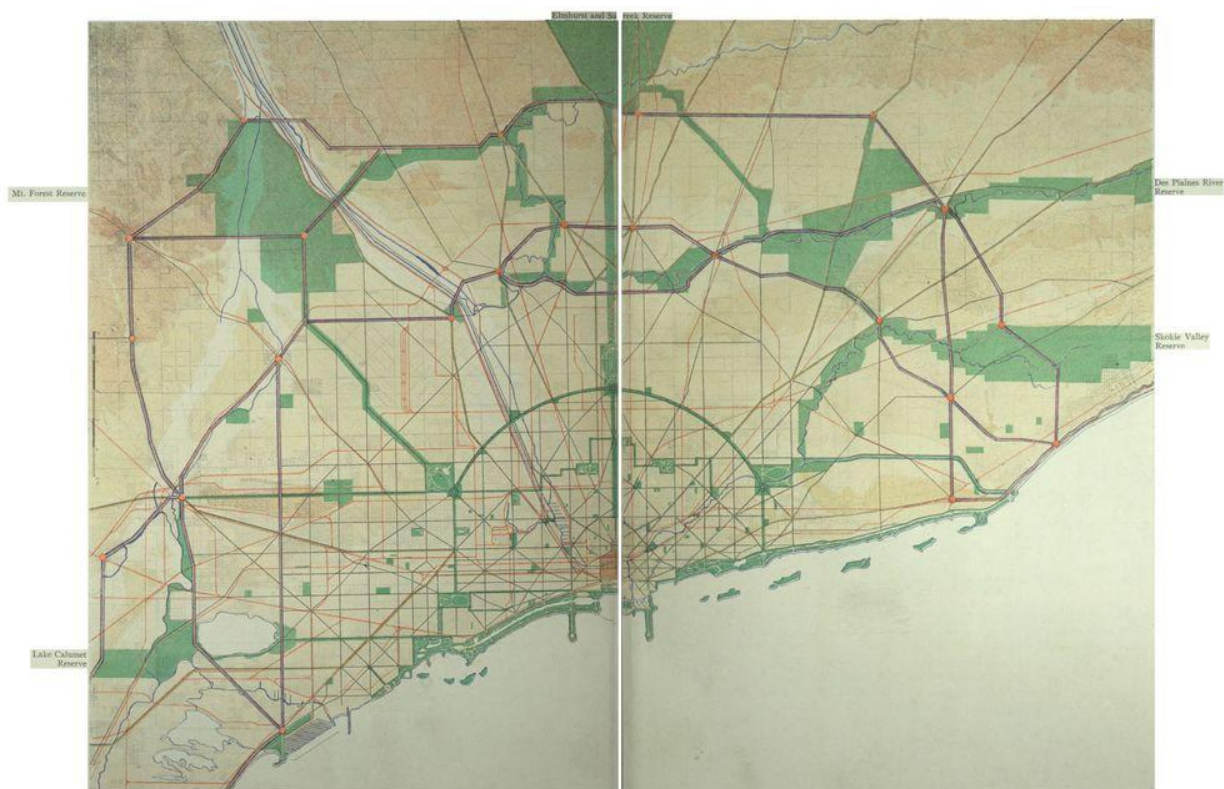
Поскольку серьезность нынешних условий в целом осознается, движение, направленное на осуществление радикальных изменений, уже получило направление и быстро набирает силу, необходимую для достижения своих целей. Штат Иллинойс уполномочил соответствующие советы уполномоченных по паркам соединить Грант-парк с Линкольн-

парком на севере и с Джексон-парком на юге, и предоставил для этой цели затопленные земли вдоль берега озера, при условии, однако, что во всех случаях уполномоченные должны достичь дружественного взаимопонимания с прибрежными владельцами, при этом право осуждения не применяется. Более того, штат также разрешил городам, поселкам и деревням предоставлять властям парков право захватывать и благоустраивать улицы длиной не более мили без согласия владельцев прилегающей собственности, а также строить наземные и надземные пути и передавать их корпоративным властям общественных парков.^[21]

В 1899 году городской совет Чикаго учредил Специальную комиссию по паркам, одновременно приняв резолюции, признающие ценность парков в предотвращении преступности, поощрении чистоты и уменьшении заболеваемости; также заявляющие о необходимости увеличения площади парков, как больших, так и малых, и предусматривающие систематическое изучение нынешних и будущих потребностей города в парках и зонах отдыха. В 1903 году в округе Кук была создана комиссия по охране внешнего пояса парков и бульваров, было налажено сотрудничество между Специальной комиссией по паркам и Комиссией по внешнему поясу.

По инициативе Специальной комиссии по паркам было принято законодательство, позволяющее нескольким властям парков размещать парки и зоны отдыха площадью не более десяти акров в любой части своих соответствующих округов и привлекать деньги путем выпуска облигаций. На Южной стороне было приобретено семнадцать новых парков общей площадью 671 акр. Особенностью этих небольших парков является здание районного центра, оборудованное банями, спортивными залами, трапезными, клубными комнатами и читальными залами для обслуживаемого района. Эти “клубы для народа”, как их называют, эксплуатируются как летом, так и зимой. Открытые бассейны и спортивные площадки находятся в ведении опытных директоров, предоставленных властями. Цель уполномоченных - улучшить здоровье и нравственность людей, а также стимулировать местную гордость и патриотизм; и эта работа привлекла международное внимание. Расширение Саут-Сайда, которое сейчас близится к завершению, обойдется примерно в семь миллионов долларов.

Предлагая пристройки к паркам меньшего размера, мы руководствовались принципом размещения их, насколько это возможно, на предлагаемых кольцевых бульварах. Пересечения этих бульваров с улицами обязательно будут образовывать круглые точки, которые следует рассматривать как часть парковой системы. Тот же принцип размещения соблюдается и для более крупных игровых парков, чтобы до них можно было добраться друг от друга, пройдя через непрерывную линию насаждений. Вопрос о плотности населения рассматривался применительно к относительным размерам тех парков, которые находятся в пределах перенаселенного центра, особенно в отношении первого кольца; и хотя все такие парки не могут быть расположены рядом с бульварами, показано, что они соединены друг с другом важными магистралями, так что естественные маршруты движения будут проходить мимо них. Небольшие игровые парки в какой-то степени игнорируют вышеперечисленные принципы, потому что это в самом строгом смысле соседские центры. Игровые парки и скверы, таким образом, равномерно распределены вокруг гражданского центра, который, можно сказать, является центром различной плотности населения. Таким образом, они служат для подчеркивания схемы контуров, заложенной в системе циркуляции на общем плане.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XLIV. ЧИКАГО, ОБЩАЯ КАРТА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ТОПОГРАФИЮ, ВОДНЫЕ ПУТИ И ПОЛНУЮ СИСТЕМУ УЛИЦ, БУЛЬВАРОВ, АЛЛЕЙ И ПАРКОВ.

Парки и бульвары окружают город; они расположены по отношению к расходящимся артериям и увеличиваются в площади пропорционально их удаленности от центра (зеленый). Также показаны железные дороги (красным), предлагаемые гавани в устьях рек Чикаго и Калумет, а также расположение отдаленных поселков. Высота местности показана увеличением глубины цвета (оранжевого) по сравнению с центром города.

[\[Больше\]](#)



XLVI. ВЕНА. ПЛАН КВАРТАЛА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПАРКОВУЮ СИСТЕМУ (ЗЕЛЕНЫЙ) И СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЛЕСНЫЕ ЗАПОВЕДНИКИ (ТЕМНО-ЗЕЛЕНЫЙ).

Воспроизведено по книге "Большой Берлин".

Отчет Специальной комиссии по паркам, опубликованный в 1904 году, содержит подробное исследование системы городских парков, охватывающей весь округ Кук, вместе с рекомендациями по внешней системе парков и бульваров, в основном следующих вдоль водотоков по всей территории округа. Таким образом, были заложены основы для систематической и агрессивной кампании по обеспечению жителей Чикаго средствами отдыха, абсолютно необходимыми растущему городу. Какими бы обширными ни казались рекомендации различных парковых администраций, рассмотрение проблемы в целом покажет, что они едва ли делают больше, чем соответствуют ситуации в том виде, в каком она существует сегодня, и что в ближайшем будущем потребуются более просторные пространства. Развитие пригородного сообщения по паровым дорогам, расширение линий электропередач, обеспечивающих быстрое и частое сообщение между Чикаго и городами, расположенными на расстоянии шестидесяти, семидесяти и даже ста миль, и растущее использование автомобилей ввели в сферу доминирующего влияния Чикаго города и сельскую местность в радиусе по крайней мере шестидесяти миль от географического центра города. От Кеноши на севере до Де Калба на западе и оттуда до Мичиган-Сити на юге все дороги ведут в Чикаго; и весь этот регион вполне может быть включен в столичную зону, в пределах которой будут располагаться большие парки, благоустраиваться и содержаться за совместный счет.



XLVII. ОКРУГ КОЛУМБИЯ. ПЛАН КВАРТАЛА С ИЗОБРАЖЕНИЕМ ПАРКОВОЙ СИСТЕМЫ (ЗЕЛЕНЬ) И ПРИСТРОЕК (ТЕМНО-ЗЕЛЕНЬ).

Предложено Сенатской парковой комиссией.

Сейчас самое время выделить земли, необходимые для такой системы, пока цены еще умеренные, а природные пейзажи сравнительно нетронуты. Каждый год неудач или бездействия в значительной степени увеличивает расходы и уменьшает возможности, поскольку все земли вокруг Чикаго почти в равной степени доступны для строительства. Прерийный штат Иллинойс уже почти наполовину состоит из городов, и тенденция к городской жизни быстро нарастает. В то же время потребность в пространствах для передышки и площадках для отдыха привлекает внимание практичных людей, которые учатся ценить тот факт, что город, чтобы быть хорошим рынком труда, должен обеспечивать здоровье и удовольствие для огромного количества работников. Плотность населения, превышающая определенный уровень, приводит к беспорядкам, порокам и болезням и, таким образом, становится величайшей угрозой благополучию самого города. Поэтому в качестве меры предосторожности необходимо создать соответствующую парковую зону.

Если Чикаго хочет сравняться с Лондоном по размерам или превзойти его, то количество открытых пространств здесь, безусловно, должно быть не меньше того, которое британская метрополия сочла необходимым. И все же Лондон постоянно расширяет свои зоны отдыха. Что касается крупных парков, то этот город насчитывает Эппинг-Форест в шестнадцати милях к северу, который вместе с соседним Эно-Форестом включает 5600 акров - территорию, открытую Лондонской корпорацией в 1882 году как бесплатный и неотъемлемый общественный парк и место отдыха; и Буши-парк в пятнадцати милях к западу, занимающий тысячу акров; и Ричмонд-парк с его 2255 акрами, не считая

знаменитых садов Кью; в то время как Виндзорский Грейт-парк площадью 1800 акров находится всего в двадцати одной миле от города. Таким образом, в радиусе двухсот миль от своего города лондонец имеет в своем распоряжении большие парки, занимающие в совокупности более десяти тысяч акров; и каждый путешественник, оказавшийся в Лондоне в погожее летнее воскресенье, хорошо знает, как в этот день город пустеет от людей и как задействованы все доступные транспортные средства, чтобы вместить толпы, ищущие отдыха в лесах и на берегах Темзы. В такой день Темза в Ричмонде так усеяна каноэ и яликами, что можно переправляться через реку в сухих ботинках, переходя с лодки на лодку. Огромная толпа мужчин и женщин всех сортов и состояний веселая и добродушная, и сцена, открывающаяся взору с террас Хэмптон-Корта, обладает очарованием, которое невозможно передать словами.

Имя Хенли вызывает в памяти англичанина все, что есть прекрасного и колоритного в любительской водной флоре и фауне этой страны. Хенли расположен на берегу Темзы, на одном из самых красивых ее участков; долина утопает в зелени; деревья старые и величественные, в то время как бархатные лужайки и сады пестрят по берегам с частыми интервалами. Вдали от воды возвышаются холмы Чилтерн, покрытые массой зеленых лесов и колышущихся колосьев. В течение недели регаты внимание привлекают флажки, цветы и всевозможные украшения, а живописное старое место превращается в яркое и веселое место. Вечером многочисленные лодочные домики переливаются разноцветными фонарями; огни всевозможных лодок вспыхивают там и сям на воде, а фейерверки расцвечивают небеса прекрасными красками.



XLVIII. ЛОНДОН. ВИД НА РОТТЕН-РОУ В ГАЙД-ПАРКЕ.

У самых ворот Парижа, который является одним из крупнейших промышленных центров мира, находится Булонский лес площадью 2250 акров, а всего в пяти милях от него, огибая восточную границу города, находится Венсенский лес несколько большей площади. В тридцати семи милях отсюда находится лес Фонтенбло, занимающий не менее 42 500 акров, самый красивый из всех французских лесов; в то время как сады Версаля с их чудесными фонтанами находятся всего в четырнадцать милях. В Берлине есть великолепные сосновые леса на востоке, западе и севере города, развитие парка проводилось в ногу с другими радикальными изменениями, которые с 1878 года превратили столицу Германии из плохо обустроенного и неухоженного городка в одну из великолепных столиц мира. В Вене лесной парк, известный как Пратер, площадью 4270 акров, простирается вдоль восточной части города; и это место отдыха используется настолько разнообразно, что, пожалуй, ни один другой парк в мире не вмещает столько людей. Какими бы большими ни казались эти пространства, ни один из упомянутых городов не удовлетворен своей нынешней парковой зоной; но каждый стремится расширить свои возможности для отдыха.

В 1893 году Бостон приступил к созданию своей системы столичных парков, приняв отчет, подготовленный в том же году специальной комиссией. Тринадцать городов и двадцать шесть поселков в настоящее время включены в столичный округ, и более десяти тысяч акров земли контролируются советом из пяти уполномоченных. Средства для приобретения и развития системы были привлечены за счет займов, представленных сорокалетними облигациями, выпущенными штатом Массачусетс, подлежащими погашению из резервных фондов, состоящих из ежегодных платежей различных городов,

входящих в состав округа, за исключением того, что все содружество взяло на себя около двух с половиной миллионов по одному из трех займов, которые в совокупности составляют около десяти с половиной миллионов. Ежегодные выплаты на погашение задолженности, проценты и содержание производятся в соответствии с таблицей процентных ставок, устанавливаемой верховным судом штата на основании отчета специальной комиссии, назначаемой каждые пять лет. Первоначальный план, хотя и несколько изменялся время от времени с учетом новых обстоятельств, соблюдался с большой точностью, поскольку представлял собой проект полноценной системы отдаленных парков, постепенному выполнению которого обязались штат и округ. Ассигнования, составляющие в среднем от шестисот до семисот тысяч долларов в год в течение шестнадцати лет, носили общий характер; комиссия никогда не обращалась с прямыми призывами или не предпринимала усилий для получения денежных субсидий; но граждане, заинтересованные в выполнении какой-либо конкретной части системы, были заинтересованы в получении необходимых средств. Сначала были приобретены резервации Вудс, затем Ревир-Бич и берега нижнего течения реки Чарльз и, наконец, двадцать семь миль соединяющих бульваров. По прошествии первых десяти лет законодательный орган пересмотрел всю ситуацию и, сочтя работу хорошей, выделил триста тысяч долларов в год в течение четырех лет на ее продолжение. С каждым годом увеличивается число друзей системы, и выделяются необходимые средства на расширение или специальные процедуры, такие как строительство подъездных дорожек с видом на океан, приобретение какого-нибудь особо желательного природного объекта или строительство соединяющего бульвара.

План Вашингтона предусматривает создание полной системы парков, опоясывающих весь город, объединяющих Потомак-парк, который простирается вдоль берега реки, с нынешними Зоологическими парками и парками Рок-Крик на севере; отсюда по бульварам до Дома солдат площадью около семисот акров и далее до долины Анакостии, где будет образован приливно-отливной бассейн. Палисады верхнего Потوماка, поместье Арлингтон и цепь заброшенных фортов на холмах, возвышающихся над городом, - все это становится частями простой, но всеобъемлющей схемы, которая является всего лишь логическим развитием первоначального плана L'Enfant. Вашингтон уже в значительной степени осознает коммерческие преимущества городской красоты. Люди со всех концов страны строят прекрасные жилые дома вдоль широких проспектов; а новые бизнес-структуры соперничают с правительственными офисными зданиями по дизайну и солидности. Таким образом, планы, которые казались всего лишь мечтой, когда они были впервые представлены восемь лет назад, теперь настолько далеко продвинулись в осуществлении, что полная реализация явно видна.

Возможности для создания больших парков в непосредственной близости от Чикаго обширны. Первое по важности - побережье озера Мичиган, которое следует рассматривать как парковое пространство в максимально возможной степени. Берег озера по праву принадлежит людям. Отсюда открывается великолепный беспрепятственный вид, простирающийся до горизонта, где, кажется, встречаются вода и облака. Никакие горы или высокие холмы не позволяют нам обозревать обширные пространства земной поверхности; и волей-неволей мы должны выйти даже на берег озера, чтобы полюбоваться природой. Эти виды на широкие просторы полезны как для ума, так и для тела. Они порождают спокойные мысли и чувства и позволяют отвлечься от мелочей жизни. Однако простая широта взглядов - это еще не все. Озеро - это живая вода, постоянно находящаяся в движении, постоянно меняющаяся по цвету и форме своих волн. По его поверхности проходит широкая дорожка света, проложенная восходящим солнцем; она отражает постоянно меняющиеся формы облаков и озаряется сиянием вечернего неба. Его цвета меняются в зависимости от теней, которые играют на нем. Во всех своих проявлениях это живое существо, радующее

глаз человека и освежающее его дух. Ни один фут его берегов не должен быть присвоен отдельными лицами в ущерб народу. Напротив, необходимо сделать все возможное, чтобы повысить его привлекательность и развить его природные красоты, тем самым приспособив его к той роли, которую он должен играть в жизни всего города. Его следует сделать настолько привлекательным, чтобы у людей вошло в привычку искать его успокаивающего присутствия при каждой возможности.

Везде, где это возможно, внешний берег должен быть пляжем, о который могут разбиваться волны; а склоны, ведущие вниз к воде, должны представлять собой спокойные зеленые участки, не испорченные небольшими причалами неправильной формы и различного рода выступами, которые сегодня придают ему неопрятный вид. За исключением случаев, когда требуются официальные процедуры, внутренний берег должен быть озеленен. Вдоль северного берега должны быть лагуны, узкие и извилистые, и более широкие, с более правильными линиями, вдоль южного берега. Оба края этих лагун должны быть засажены деревьями и кустарниками, расположенными таким образом, чтобы оставлять отверстия различного размера, открывая таким образом виды на воду и жизнь на ней, которыми могли бы наслаждаться люди, проходящие по подъездным дорожкам или живущие в домах, раскинувшихся вдоль парка лайн. Эти плантации должны быть тщательно спланированы таким образом, чтобы демонстрировать каждую форму и цвет листвы и цветущих растений, известных для данного климата; листва должна быть расположена таким образом, чтобы ее можно было увидеть то здесь, то там в конце обзора, лодочниками, находящимися поблизости или далеко над водой. Аспект этих насаждений из открытого озера также должен быть изучен, и особенно вопрос о вечнозеленых растениях и других формах зимних посадок требует надлежащего внимания.

Более того, сладкое дыхание растительной жизни, столь обильной в природе и столь приятной для человека, должно приветствовать тех, кто ищет освежения в парках. Следует также использовать цвет цветов, но не на маленьких клумбах или просто случайно, а в больших количествах, широко растянувшихся вдоль берегов лагун и даже на поверхности самой воды, где водные растения многих разновидностей могут внести свой вклад в этот возможный рай. Культивирование и поддержание таких участков природной красоты должно осуществляться при сотрудничестве людей, с тем чтобы красота, предназначенная для всех, могла быть защищена.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XLIX. ЧИКАГО. ВИД НА ГОРОД ОТ ДЖЕКсон-ПАРКА ДО ГРАНТ-ПАРКА, ОБРАЩЕННЫЙ НА ЗАПАД.

Предлагаемая береговая линия в виде парка, окружающего водный путь (или серию лагун), показана вместе с увеличенной гаванью для яхт, пирсами для отдыха и схемой парка Грант. Нарисован для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.

Этот парк может быть построен практически без затрат для жителей Чикаго, с использованием добытого материала и общих отходов города. В настоящее время этого материала накапливается в количестве, достаточном для заполнения целых двадцати двух акров в год. Таким образом, Грант-парк уже создан, и его расширение вдоль южного побережья будет лишь вопросом времени.

[\[Больше\]](#)

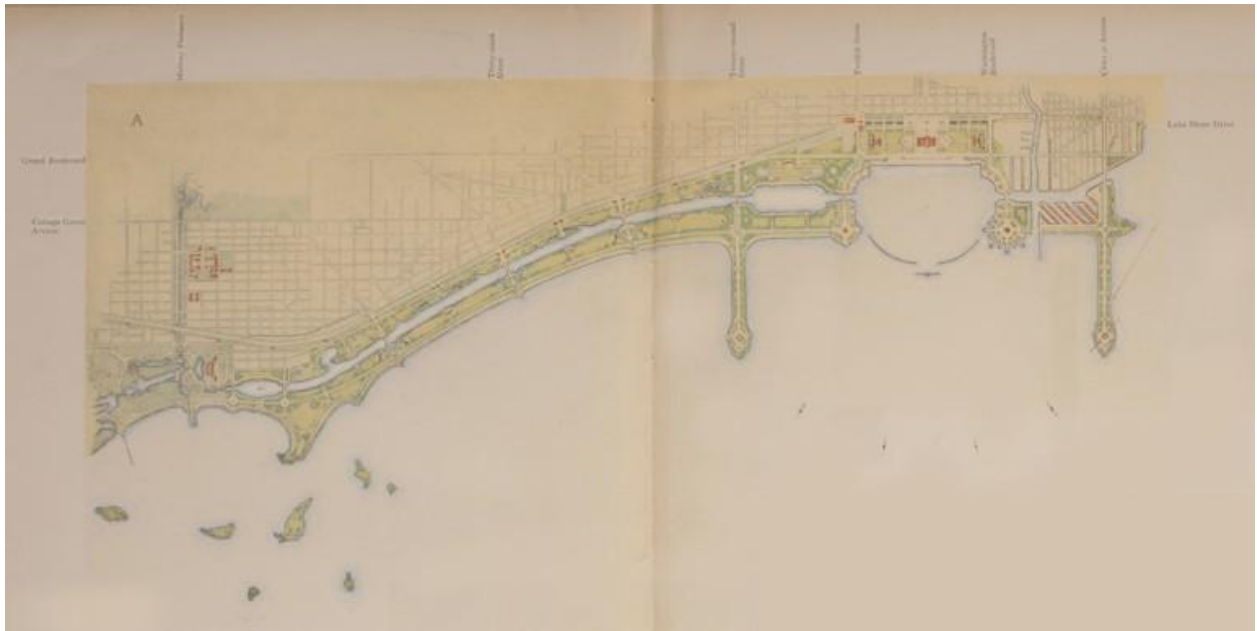


Схема А. Берег озера от Чикаго-авеню на севере до Джексон-парка на юге.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

Схема В. Берег озера от Чикаго-авеню на юге до Уилметта на севере.

І. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ЗАСТРОЙКА ПАРКА НА БЕРЕГУ ОЗЕРА ОТ ДЖЕКСОН-ПАРКА ДО УИЛМЕТТА

Этот парк, окружающий лагуны для катания на лодках, станет постоянной игровой площадкой для людей и может быть построен за счет использования городских отходов и раскопанных материалов практически без затрат.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

Л(а). ЧИКАГО. ВИД НА ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПАРК На ЮЖНОМ БЕРЕГУ, ОБРАЩЕННЫЙ На СЕВЕРО-ЗАПАД В СТОРОНУ ГОРОДА.

С рисунка Д. Х. Бернхэма и Пола Лэтропа, 1896 год.

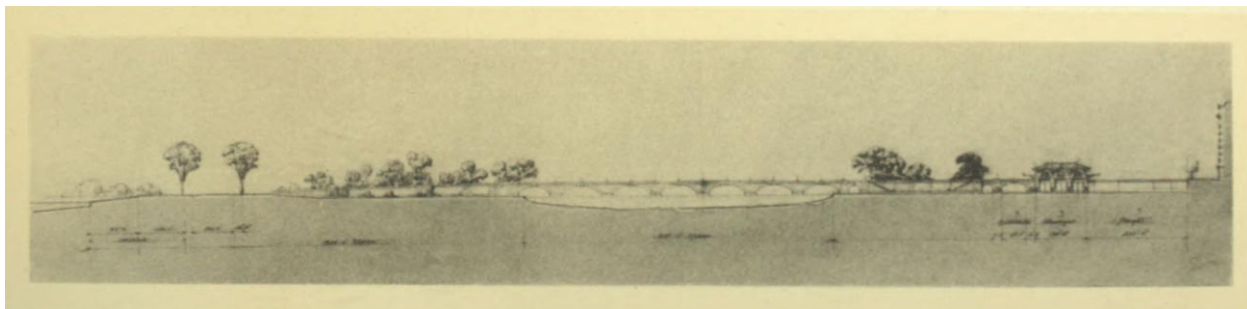


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

Л1. ЧИКАГО. ВИД С ВИДОМ На ЮГ, На ЛАГУНЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО ПАРКА На ЮЖНОМ БЕРЕГУ.

Нарисован Жюлем Гереном для Коммерческого клуба.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

III. ЧИКАГО. УЧАСТОК ЧЕРЕЗ ПАРК, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ Для ЮЖНОГО БЕРЕГА.

Выше предлагается бульвар на той части полосы отвода железной дороги, которая используется для перевозки грузов; для пассажирских поездов будет предусмотрена дополнительная полоса отвода, открытая для движения по воздуху; подходы к внешнему парку будут проходить с бульвара над путями.

Строительство парков вдоль побережья продиктовано соображениями здоровья и получения удовольствия. Легкость, с которой может быть выполнена эта работа, становится очевидной, если учесть, что городские отбросы стремятся на свалку, которую нельзя найти нигде, кроме как на берегу озера. Ежегодно на берег озера от Эванстона до Южного Чикаго вывозится, вероятно, 1 000 000 кубических ярдов отходов, которых достаточно, чтобы заполнить двадцать акров земли, подняв ее на семь футов над поверхностью под двадцатифутовым слоем воды. После строительства необходимых волнорезов это постоянно растущее количество отходов может быть установлено без особых затрат. Поэтому разумно уже сейчас позаботиться о его размещении и спроектировать красивые и обширные парковые полосы вдоль всего берега, которые практически застроятся сами собой в течение жизни следующего поколения. Действительно, как здоровье, так и опасность для судоходства запрещают сливать эти отходы в озеро, как это делалось в прошлом.



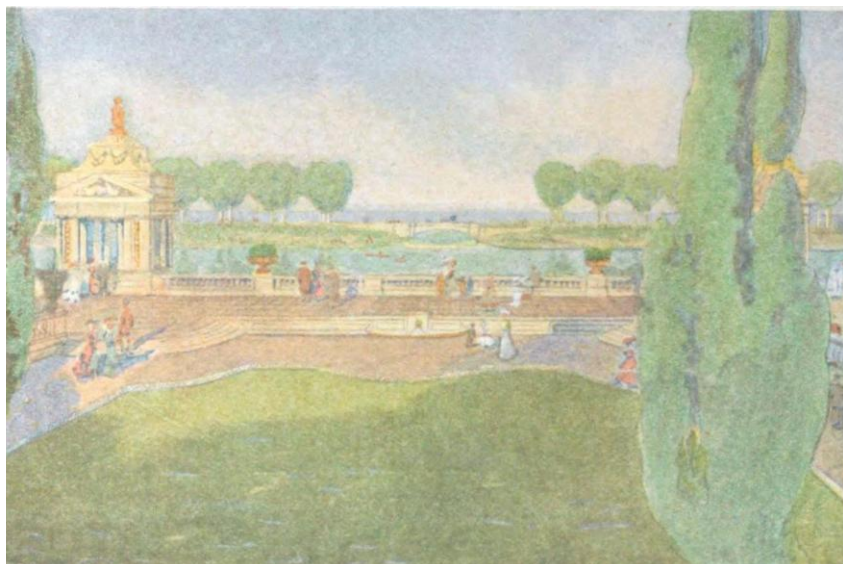
ЛЮБЕЗНО ПРЕДОСТАВЛЕНО ОБЩЕСТВЕННЫМ КЛУБОМ ЮЖНОГО ПАРКА

ЛИИ. ЧИКАГО. ПЛЕЗАНС на ПОЛПУТИ, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ, СОЕДИНЯЮЩИЙ ЛАГУНЫ ПАРКА ВАШИНГТОН С ЛАГУНАМИ ПАРКА ДЖЕКСОН, И, В КОНЕЧНОМ ИТОГЕ, С ВОДНЫМ ПУТЕМ ПРЕДЛАГАЕМОГО ПРИБРЕЖНОГО ПАРКА, ПРОСТИРАЮЩЕГОСЯ ОТ ДЖЕКСОН-ПАРКА до ГРАНТ-ПАРКА.

Эти лагуны, защищенные от волн открытого озера и защищенные от ветра городом с одной стороны и парковыми полосами с другой, станут мощным стимулом для занятий легкой атлетикой на открытом воздухе, как зимой, так и летом; они обеспечат трассу для забегов Северо-Западного университета на севере и Чикагского университета на юге. По ним будут курсировать домашние лодки, катера, каноэ, гребные шлюпки и небольшие парусники, а также суда общественного назначения, которые обычно встречаются на Темзе, Сене и каналах Венеции. Вдоль водного пути должны быть расположены рестораны и увеселительные павильоны, а также общественные бани; на их берегах должны быть построены пляжи для купания, которые при тщательном проектировании можно сделать такими же живописными, как любая внутренняя река. Оба берега должны быть частью общего проекта, и вместе с самой лагуной эти берега должны принадлежать властям парка, чтобы вся территория могла эффективно охраняться.

Представьте себе этот в высшей степени красивый бульвар с его частыми участками полей, игровых площадок, аллей и рощиц, тянущийся вдоль берега в самом тесном контакте с жизнью города по всей набережной. Что это даст нам в плане здоровья и счастья? Будут ли состоятельные люди после завершения проекта настолько готовы сбежать и потратить свои деньги в других городах? Где еще они смогут найти такие восхитительные условия, как дома? Мы больше не должны терять столько средств от наших заработков, которые сейчас расходуются в других странах. Когда этот бульвар будет создан, наши люди останутся здесь, и другие придут жить к нам - люди, которые сейчас тратят время и большие суммы денег в Париже, Вене и на Ривьере. Это повернет вспять поток прибыли, который в такой значительной степени ушел от нас, и каждый живущий здесь почувствует результат этой перемены, поскольку между процветанием и плохими временами часто остается лишь небольшой процент, и сообщество, которое может хранить свои доходы дома, процветает.

Чтобы оценить отдых, который обеспечит берег озера при надлежащем обустройстве, достаточно вспомнить удовольствие, которое подобные воды доставляют жителям других стран. Например, скопления или окраины островов в окрестностях Стокгольма являются излюбленным курортом шведских яхтсменов, их главным местом встречи является Сандхам, лоцманская станция на берегу Балтийского моря. Туристы наслаждаются плаванием в общественных банях Стокгольма и плаванием на каноэ по многочисленным озерам и водотокам. Зимние виды спорта и соревнования — катание на коньках, лыжные гонки, парусный спорт на коньках, катание на ледовых яхтах, катание на санях и санках - известны во всем мире; а спортивный парк (Idrottsparken) в Стокгольме является одной из достопримечательностей города.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

XLIV. ЧИКАГО. ТИПИЧНЫЙ ВИД НА
ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ПАРК САУТ-ШОР,
НАПРИМЕР, НА ВУДЛЕНД-ПАРК.

От Южного Чикаго до Грант-парка предлагаемый маршрут состоит из бульвара вдоль фактической береговой линии, следующего за полосой отвода Центральной железной дороги Иллинойса; а также широкой парковой полосы, полностью занимающей озеро и охватывающей ряд лагун. На севере предлагается аналогичная схема, за исключением того, что здесь бульвар несколько уже, чем на

Южной стороне, и введен дополнительный элемент в виде цепочки отдаленных островов. Расположение на севере состоит из двух дорог, первая из которых идет вдоль берега в том виде, в каком она существует сегодня, в то время как вторая дорога проходит в пределах парковой полосы, лежащей за лагунами. На последнем бульваре линия упрощается, и неровности в значительной степени исчезают, внешняя линия от Норт-авеню до Эванстона, наконец, становится двойной кривой. Далее он огибается линией, образованной цепочкой островов, которые предлагается построить на отмели. Эта линия плавно изгибается с севера в южном направлении, пока не соединится с внешней парковой полосой к северу от реки. Эта точка является началом линии, которая течет к южному берегу. На северной оконечности следует построить пристань для яхт. Яхтенный спорт очень нуждается в поощрении этого вида спорта, поскольку плавание по озеру Мичиган довольно опасно, и в настоящее время к северу от реки нет точки, к которой яхта могла бы подойти в поисках укрытия. В дополнение к северной гавани для яхт, на озере должны быть и другие гавани с подветренной стороны от предполагаемых островов. Они представляли бы огромную ценность для яхтсменов, поскольку от мили к миле служили бы убежищем на случай внезапного налета шквалов.

По большей части, для двух парковых полос предлагается неформальная ландшафтная обработка; но там, где мосты пересекают лагуны, вводится более формальная обработка и предоставляются павильоны для различных целей отдыха. Также предлагается создать гавань для яхт к северу от Джексон-парка, где мелководье позволяет образовывать обширные луга путем заливки; а также засыпать над отмелями, усеивающими берег, группу островов. В широком смысле можно сказать, что обработка берега от Южного Чикаго до Уилметта приведет к восстановлению или совершенствованию уже существующей линии; в то время как формальная обработка, предлагаемая на мостах, которые расположены с интервалом от одной до двух миль, создаст ритм, который даже в этой широкой общей схеме должен иметь свою ценность.

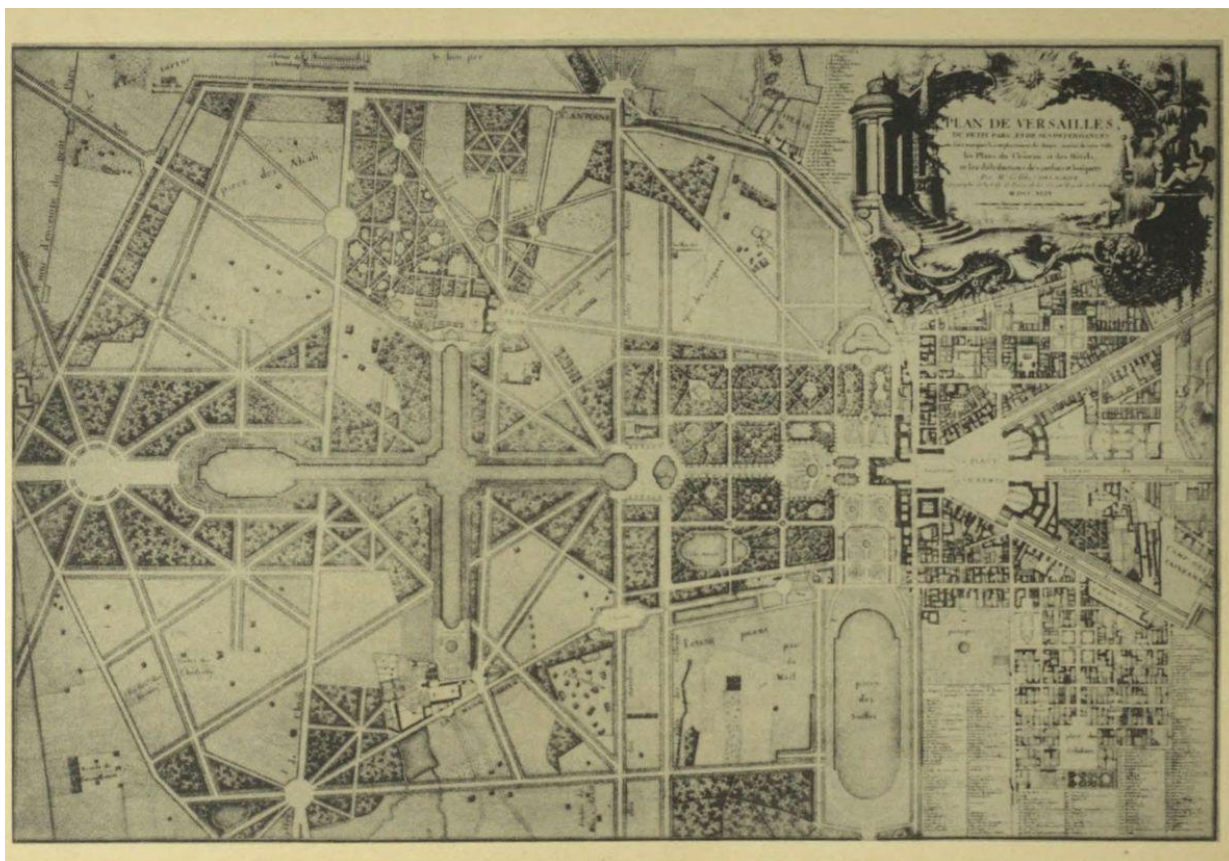


LV. АНГЛИЯ. ХЕНЛИ-НА-ТЕМЗЕ: МАРШРУТ РЕГАТЫ.



LVI. АНГЛИЯ. ХЕНЛИ-НА-ТЕМЗЕ: РЕГАТА.
 грирующий жизнь, которая будет развиваться в лагунах предлагаемых парков на берегу озера.

Следующим по важности для развития возможностей побережья озера является приобретение и благоустройство лесных насаждений. Как набережная, так и близлежащие леса должны быть в пределах легкой досягаемости для всех людей, и особенно для наемных работников. Природные пейзажи создают контраст с искусственностью города. Всем нам следует почаще убегать от дел человеческих и возвращаться в дикую местность, где разум и тело возвращаются к нормальному состоянию, и мы получаем возможность нести бремя жизни на наших переполненных улицах и бесконечных участках зданий с новой энергией и надеждой. Те, у кого есть средства и кто так устроен в своих повседневных занятиях, что может делать это постоянно, стремятся освежить страну. Разве общественность не должна позаботиться о том, чтобы каждый мог насладиться этой сменой обстановки, этим восстановлением телесных и умственных сил, и не станет ли от этого гражданственность лучше? Тот, кто привычно вступает в тесный контакт с природой, развивает более здравые методы мышления, чем это может быть в случае, когда человек привычно заперт в городских стенах. Если бы перепись целей и действий всех жителей Чикаго, поскольку они влияют на общее благо, можно было провести в этом благодатном 1909 году и еще раз в 1933 году, после создания обширных лесов в пригородах, процент улучшений, затрагивающих все сообщество, вероятно, был бы весьма удивительным. Существующие общественные парки далеко продвинулись в этом направлении, но недостаточно далеко. Приобретаемые участки должны быть дикими лесами, заполненными такими деревьями, виноградными лозами, цветами, и кустарниками, которые будут расти в данном климате, и все это должно развиваться в естественных условиях. Через эти леса должны проходить проселочные дороги и несколько тропинок, но их не следует разделять на небольшие участки. Тут и там должны быть открытые поляны и другие природные объекты, и людям должно быть позволено свободно ими пользоваться.

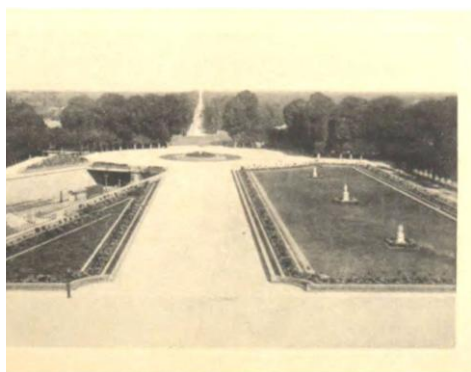


LVII. VERSAILLES, FRANCE. ПЛАН ДВОРЦА, ПАРКА И ОГОРЮДОВ, А ТАКЖЕ КРУПНЫХ АРТЕРИЙ, ВЕДУЩИХ К ВОРОТАМ.

При обустройстве внутренних парков главным соображением должно быть, во-первых, как можно более равномерное распределение территорий по городу, чтобы сделать большие парки легкодоступными для всех горожан; и, во-вторых, выбрать для благоустройства те районы, которые обладают наибольшим очарованием и ценностью как парковые уголья. К счастью, природа предоставила возможность совместить оба соображения. Лесистые утесы и овраги на северной границе округа Кук в Гленко отмечают вход в природный парк со стороны озера Мичиган. Девственный лес, известный как Петерсон-вудс, к югу от Петерсон-авеню, Гиббс-вудс к северу от Гиббс-стрит, красивое место на берегу реки Чикаго к югу от Централ-авеню, являются особенно привлекательными особенностями этого участка. Весной здесь цветут терн, крабовая яблоня и дикая слива; земля повсюду покрыта цветами; здесь растут леса из вяза, дуба, ясеня, ивы и тополя; а болото Скоки по красоте соперничает с самим озером. На расстоянии мили вглубь острова находится долина Северного рукава реки Чикаго. В этой долине виды особенно прекрасны, особенно там, где участки не нарушены никакими сооружениями. На севере долина простирается далеко за черту округа; на юге она с обеих сторон обрамлена лесными массивами. В районе Централ-авеню эти лесные полосы расширяются, захватывая территорию гольф-клуба Glenview, снова смыкаясь между Кенилворт-авеню и Брин-Мор-авеню, где листва вплотную примыкает к берегам реки. Площадь, которая должна быть отведена под этот конкретный северный парк, составляет более восьми тысяч акров, и в настоящее время этой землей можно пользоваться со сравнительно небольшими затратами.



LVIII. VERSAILLES, FRANCE. ВИД С ТЕРРАСЫ, ОРИЕНТИРОВАННОЙ ВДОЛЬ ГЛАВНОЙ ОСИ.



LX. СЕН-ЖЕРМЕН, ФРАНЦИЯ. ВИД НА АЛЛЕЮ В ЛЕСУ И КРУГЛУЮ ТОЧКУ.

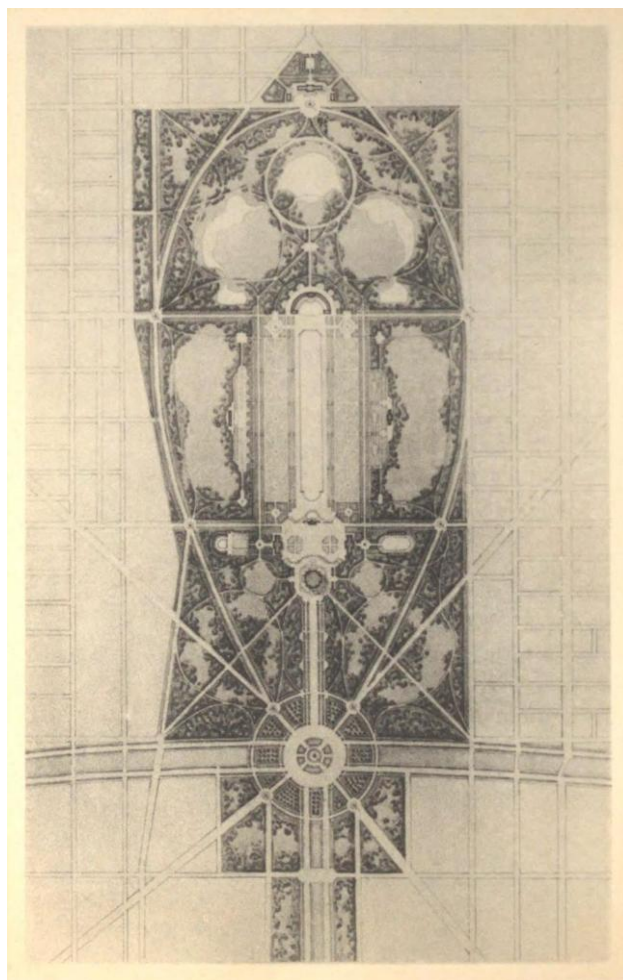
Этот проспект пересекается над железной дорогой.

и за вход в который взимается плата. К югу от Ривер-Форест бульвар разделяется и, огибая кладбища в Гарлеме, впадает в реку у Риверсайда. От Гарлема до южной оконечности Риверсайда листва и пейзажи, как правило, исключительно красивы. С бульвара Саммит, идущего в юго-западном направлении к Спринг Форест, открывается прекрасный вид, особенно на возвышающиеся лесистые земли округа Дю Пейдж. Маунт-Форест покрыт деревьями, и с его высоты открывается множество восхитительных видов; они особенно хороши на юго-западной оконечности, откуда видны долины Дес-Плейнс на юго-западе и северо-западе и долина Саг на востоке. Парк Эвергрин известен своими вечнозелеными растениями, а ферма Шерман покрыта густым лесом. Как и в районе реки Чикаго, здесь в изобилии произрастают терн, крабовая яблоня и дикая слива; а обширные леса состоят из вяза, тополя и ивы, причем вяз, по-видимому, преобладает. Леса в регионе Палос простираются на юг, насколько хватает глаз.

Возможность создания парковой зоны, полностью окружающей город, заключается в расширении входа в озеро в Гленко на запад, пока оно не достигнет долины Дес-Плейнс; отсюда участок парка будет простираться на юг вдоль этой долины до Риверсайда и, охватывая долины Солт-Крик и Флэг-Крик, все еще на юг до Дренажного канала. Поворачивая на восток, линия протянулась бы вдоль реки Калумет-Фидер, Стоуни-Крик и Литтл-Калумет-Ривер до озера Калумет включительно, а оттуда до берега озера.

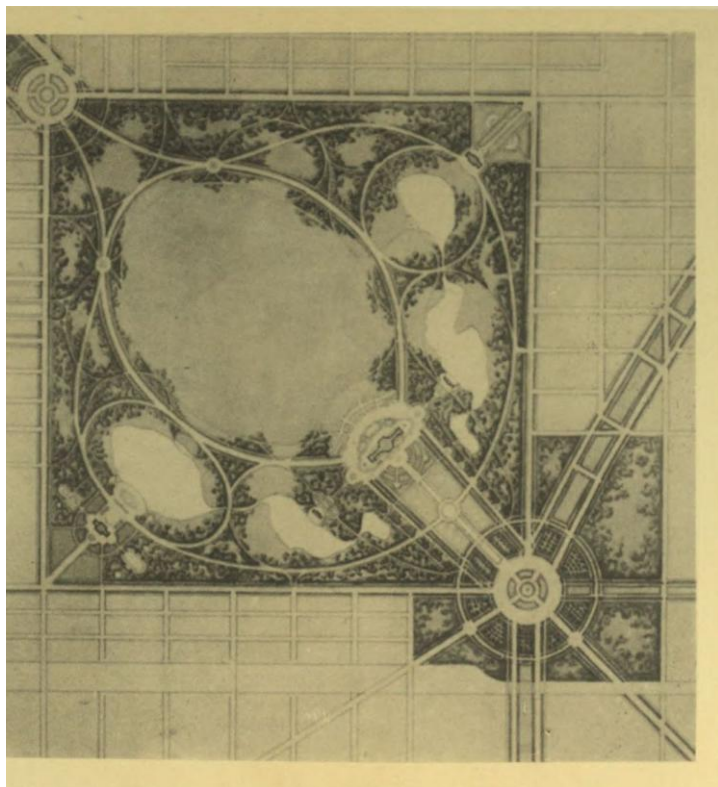


ЛИКС. ПАРИЖ. ВИД НА ЗАТОНУВШИЙ САД В ЛЮКСЕМБУРГСКОМ САДУ.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXI. ЧИКАГО. ПРЕДЛОЖЕН ПЛАН ПАРКА на ГЛАВНОЙ ВОСТОЧНО-ЗАПАДНОЙ ОСИ ГОРОДА на УГЛУ КОНГРЕСС-СТРИТ и ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ АВЕНЮ.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXII. ЧИКАГО. ПРЕДЛОЖЕН ПЛАН ПАРКА На
ЗАПАДНОМ БУЛЬВАРЕ И БУЛЬВАРЕ ГАРФИЛД,
ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ПРОДОЛЖЕНИЕМ ГЕЙДЖ-ПАРКА.

Калумет - полноводный поток, и со всех сторон силуэты сталелитейных предприятий убедительно свидетельствуют о растущем значении этого канала как гавани. Поэтому следует приложить все усилия, чтобы сконцентрировать движение транспортных средств, пересекающих эту реку, в хорошо выбранных точках, где могут быть построены большие мосты, чтобы создать как можно меньше трений между судном и наземным транспортом. На берегах реки Калумет, по соседству со Сто Третьей улицей, раскинулись большие болота, которые можно превратить в прекрасные парки; местность слегка холмистая, с большим количеством лесов, и отсюда открывается

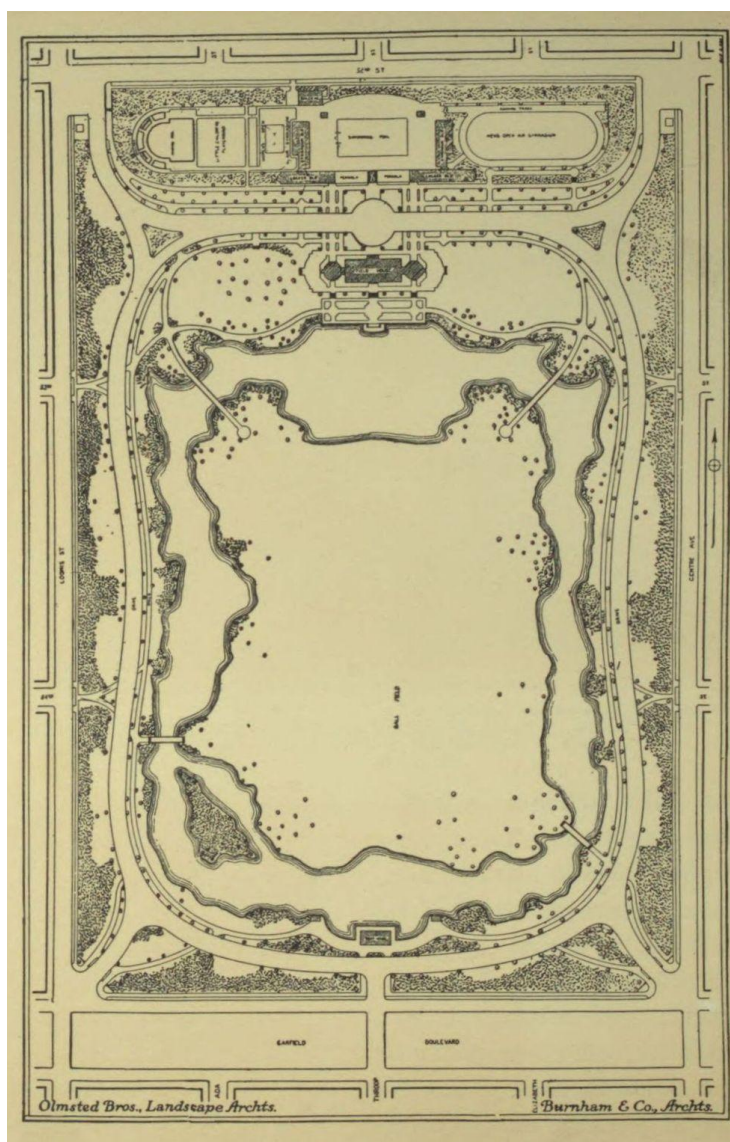
прекрасный вид на озеро Калумет. Предлагается проложить подъездную дорогу вокруг озера Калумет и рекультивировать низменности к югу от озера, существенно не меняя их нынешнюю топографию; также высадить лесную полосу вокруг этого озерного парка, расположенного в одном из крупнейших производственных районов мира; и построить дороги для соединения с различными парковыми резервациями и в то же время стать автомагистралями, ведущими в город.

LXIII. ЧИКАГО. ПРЕДЛОЖЕН ПЛАН ПАРКА НА
СЕВЕРНОМ ОТВЕТВЛЕНИИ РЕКИ ЧИКАГО И
ГРЕЙСЛЕНД-АВЕНЮ.

Описанная таким образом система лесопарков и парковых связей, взятая в сочетании либо с существующими внутренними бульварами и Шеридан-роуд, либо с предлагаемой подъездной дорогой вдоль озерных лагун, составляет около ста миль, каждая часть которых будет обслуживать непосредственно прилегающую часть города. Такая всеобъемлющая система отдаленных парков для современного Чикаго столь же практична и столь же необходима, как были бульвары поколения назад, которые теперь стали бесценными внутренними магистралями. Лесные заповедники с прилегающими к ним подъездными дорожками со временем застроятся жилыми домами и крупными поместьями, а повышение стоимости прилегающих земель

позволило бы городу окупить налогообложение, во много раз превышающее стоимость земель, которые сейчас имеют небольшую ценность.

Группировка промышленных городов на южной оконечности озера Мичиган и предпринятые серьезные попытки (особенно в Пуллмане и Гэри) обеспечить отличные условия жизни для людей, занятых на крупных предприятиях, создают спрос на обширные парки в этом регионе; потому что никакие городские условия, какими бы идеальными они ни были сами по себе, не удовлетворяют тягу к настоящей жизни на свежем воздухе, к лесам, диким цветам и ручьям. Человеческая природа требует таких простых и полезных удовольствий, как прогулки по лесу, гребля на байдарках и каноэ, а также занятия спортом и играми, требующими больших площадей. Растущее число праздничных дней, растущее использование воскресенья как дня отдыха и восстановления сил для тела и разума, уставших от изнурительных будничных дел, а также постоянное улучшение уровня жизни - все это делает необходимым такое средство получения удовольствия, как большой парк. Следовательно, адекватное обеспечение растущего населения, которое по необходимости вынуждено жить в ограниченных городских районах, требует, чтобы в регионе к югу и юго-западу от Чикаго все те болотистые земли и лесистые гряды, которые природа до сих пор сохраняла от использования в производственных целях, были отведены под парки, которые потребуются следующему поколению, но которые будут недоступны, если не будут созданы в ближайшем будущем.

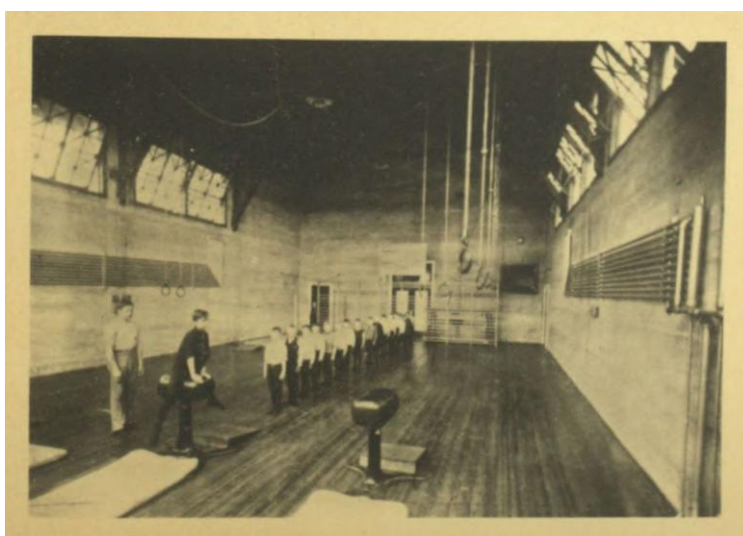


LXIV. ЧИКАГО. ПЛАН ДЕТСКОЙ ПЛОЩАДКИ И ПАРКА ШЕРМАНА.
Актальный зал, спортивный зал и бассейн под открытым небом,
образующие группу в центре композиции.

югу и юго-западу от Чикаго все те болотистые земли и лесистые гряды, которые природа до сих пор сохраняла от использования в производственных целях, были отведены под парки, которые потребуются следующему поколению, но которые будут недоступны, если не будут созданы в ближайшем будущем.



LXV. ЧИКАГО. ОТМЕТЬТЕ БЕЛУЮ ПЛОЩАДЬ.
Вид на детский бассейн и спортивную площадку.



LXVI. ЧИКАГО. ПАРК ГАМИЛЬТОН.
Вид на гимназию для мальчиков.



LXVII. ЧИКАГО. ПАРК ШЕРМАНА.
Стадион, видимый с западной стороны.

Развитие системы отдаленных больших парков по указанным выше направлениям даст Чикаго достаточное пространство для передышки, по крайней мере, на ближайшее будущее; физический характер отводимых земель обеспечит разнообразие природных особенностей, наиболее приятных и освежающих для жителей городов; а приобретение территорий полностью вокруг нынешнего города обеспечит удобный доступ для всех граждан, так

что каждая секция будет приспособлена. Более того, развитие особенно красивых участков, таких как район Цюрихского озера, придаст заметную индивидуальность системе отдаленных парков Чикаго. Именно использование таких характерных черт ландшафта и подчеркивание их особенностей усиливают очарование и достоинство города.

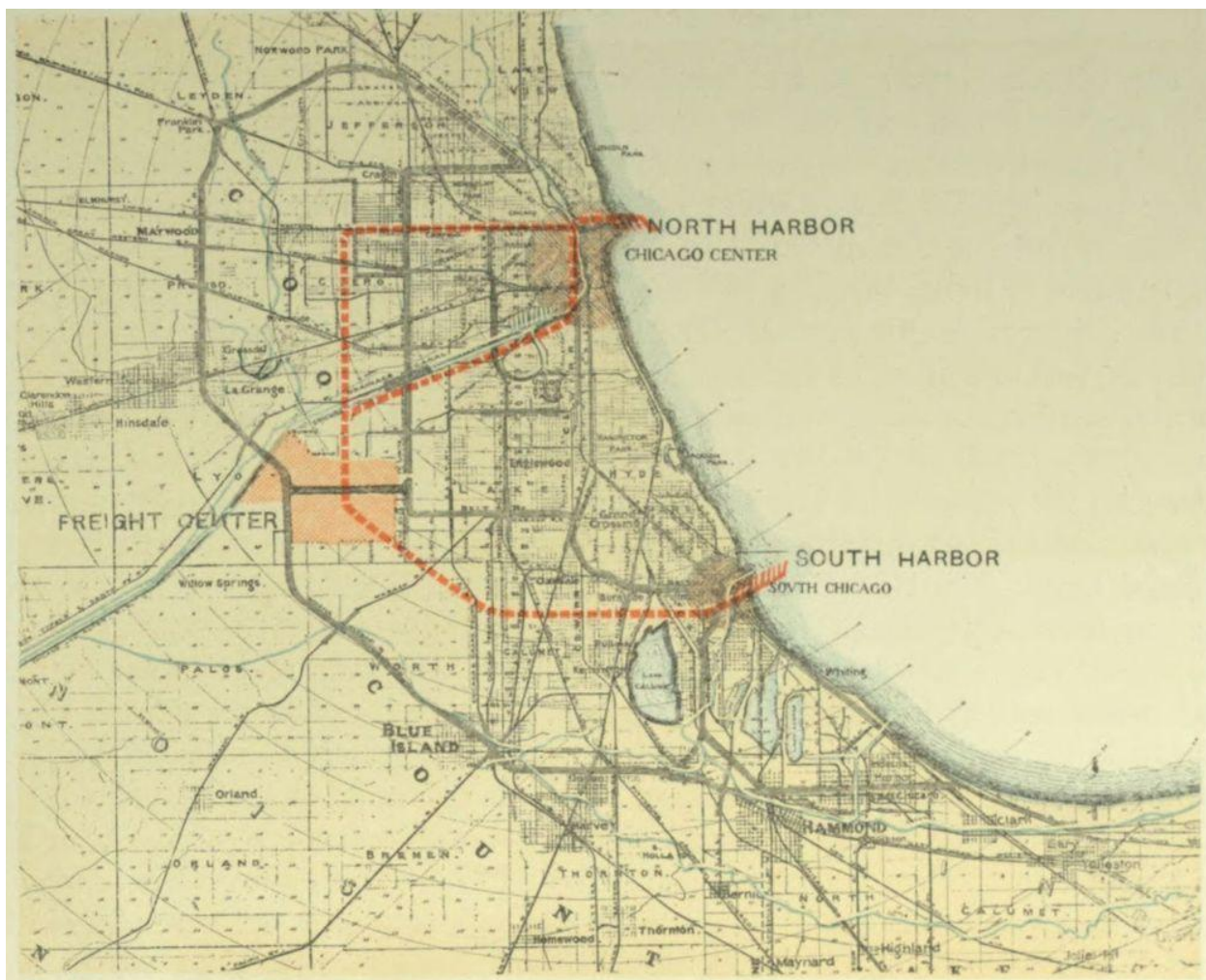


LXVIII. ЧИКАГО. ПАРК ШЕРМАНА.
Вид на открытый бассейн.

СНОСКИ:

[20] Отчет Специальной комиссии по паркам; Составлен Дуайтом Хилдом Перкинсом, 1904.

[21] См. Акты от 14 мая 1903 г.; 2 мая 1907 г.; 19 апреля 1879 г.; 21 июня 1895 г.; 25 мая 1907г.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXIX. ЧИКАГО. СХЕМА СИСТЕМЫ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ ДЛЯ НАЗЕМНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, КОТОРАЯ БУДЕТ РАБОТАТЬ СОВМЕСТНО ДРУГ С ДРУГОМ.

- (1) Центральная расчистная и складская площадка. (2) Северная гавань в устье реки Чикаго. (3) Южная гавань в устье реки Калумет. (4) Подземные грузовые линии, соединяющие городские станции, центральный двор и две гавани; эти линии показаны красным цветом; они не отражают точное расположение маршрутов.

ГЛАВА V

ТРАНСПОРТ: ГРУЗОВОЙ ЦЕНТР: ГРУППИРОВКА ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ: ЗАМКНУТАЯ СИСТЕМА

Чикаго был создан в основном за счет железных дорог, и его будущее процветание зависит от них. В прошлом, однако, именно увеличение количества дорог, ведущих в этот город, способствовало развитию его торговли; но теперь, когда двадцать две магистрали входят в Чикаго со всех возможных направлений и связи распространяются на все части страны, вопрос количества перестал быть важным.

Нынешняя проблема заключается в том, чтобы оперативно управлять движением по железным дорогам с наименьшими затратами. Город слишком велик для каждой железной дороги, чтобы пытаться поддерживать отдельную систему, не связанную с какой-либо другой, кроме физического соединения путей. Пришло время разработать единую систему обработки грузов — центр обмена данными. Вся эта запутанная и чрезвычайно запутанная тема требует не только тщательного изучения людьми, сведущими в подобных вопросах, но и духа взаимной снисходительности и примирения между руководителями железных дорог ради продвижения общего блага.

Не то чтобы следовало ожидать, что какая-то одна дорога из всех двадцати двух принесет то, что в конечном итоге окажется жертвой, но что ни одна дорога не должна отказываться от выполнения своей части работы по созданию условий, необходимых для дальнейшего процветания города, путем развития в Чикаго единой системы управления дорожным движением, которая поставит этот город впереди любого другого в том, что касается эффективности и дешевизны. Изящное искусство организации дорожного движения следует изучать не меньше, чем изящное искусство парков и бульваров; ибо, если Чикаго не будет опережать своих конкурентов в коммерческих вопросах, парки превратятся в пастбища, а бульвары опустеют.

В обращении, произнесенном в Чикаго зимой 1906-1907 годов, г-н Джеймс Дж. Хилл особо подчеркнул необходимость улучшения железнодорожных терминалов. В то время раздавался призыв к увеличению количества вагонов. Движение было задержано, железные дороги были совершенно неспособны оперативно обрабатывать предлагаемые им грузы. Г-н Хилл отметил, что главной трудностью была не нехватка автомобилей, а отсутствие надлежащих терминальных помещений. Фактом было то, что сотни и даже тысячи груженых вагонов в тот самый момент стояли на путях во дворах каждой из крупных магистралей, которые, несмотря на все свои усилия, не могли разместить эти вагоны по бокам от приемных платформ в различных городах. Не будет преувеличением сказать, что бизнес был практически парализован из-за неспособности дорог обслуживать грузовые перевозки страны на терминалах. На всех двухпутных линиях непрерывные поезда можно было бы перегонять с одной конечной станции на другую, если бы вагоны можно было спасти от беспорядочных условий, в которых они находились, и вывести их из эксплуатации. Железнодорожные компании были не в состоянии должным образом использовать свой собственный подвижной состав и основные линии, и все из-за перегруженности своих терминалов, на которых было достаточно путей, но пути были настолько плохо расположены, что лишали дороги всех преимуществ их совокупного пробега.

Не только плохое расположение конечных путей было причиной перегруженности, которая тогда царила в Чикаго, Нью-Йорке, Питтсбурге и многих других пунктах. В равной или, возможно, большей степени причиной проблемы была привычка перевозить весь груз в центр города, а затем вывозить большую его часть обратно. Если грузовые станции и склады, расположенные недалеко от центра делового района города, были неадекватны условиям, сложившимся зимой 1906-1907 годов, каков будет результат следующего испытания, которое, несомненно, будет более суровым?

Вывод неизбежен. Либо почти каждая из крупных железных дорог должна расширить и усовершенствовать как свою главную линию, так и те из своих грузовых депо, которые сейчас расположены в центре города, либо они должны прекратить доставлять все грузы в перегруженный деловой центр. Отдельные дороги, обслуживающие отдельные и независимые полосы отвода к отдельным и независимым грузовым депо, не могут выполнять эту работу.

Год за годом железные дороги продолжали выпрямлять свои линии, снижать уклоны и строить дополнительные пути; и результатом стала значительная экономия эксплуатационных расходов. Теперь пришло время разработать какой-нибудь план, посредством которого огромные терминальные издержки будут существенно снижены; и больше всего выиграет тот город, в котором эта проблема будет решена в первую очередь.

Этот отчет не пытается диктовать или обсуждать практические вопросы железнодорожного транспорта. Его цель в отношении транспорта такая же, как и в отношении всех других вопросов благосостояния Чикаго, а именно, включить такие обобщения, которые, очевидно, верны, логичны и полезны; потому что полностью признается, что, если у железных дорог не будет возможности улучшить свои терминалы, этот город безнадежно останется позади в борьбе за коммерческий прогресс. Тот же дух, который используется для осуществления других улучшений, необходим и в случае с железными дорогами.

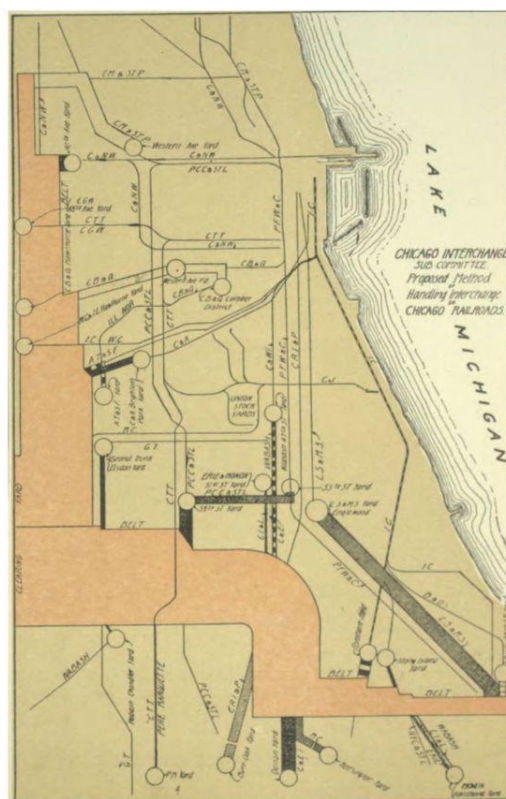
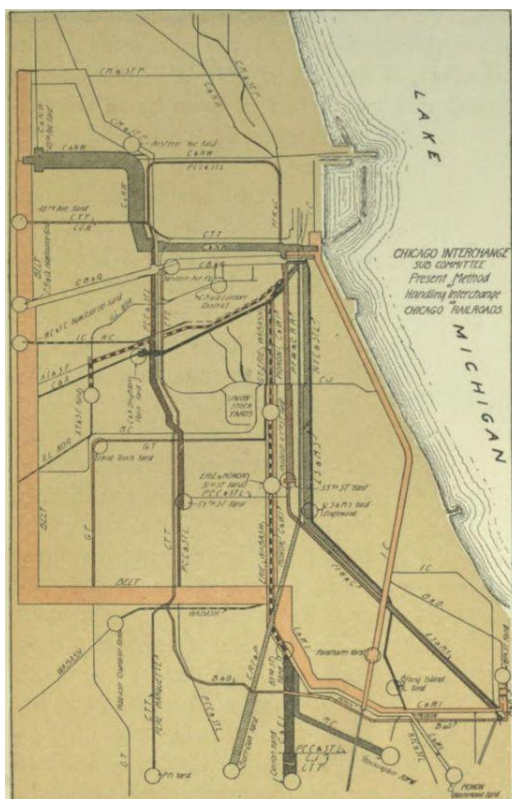


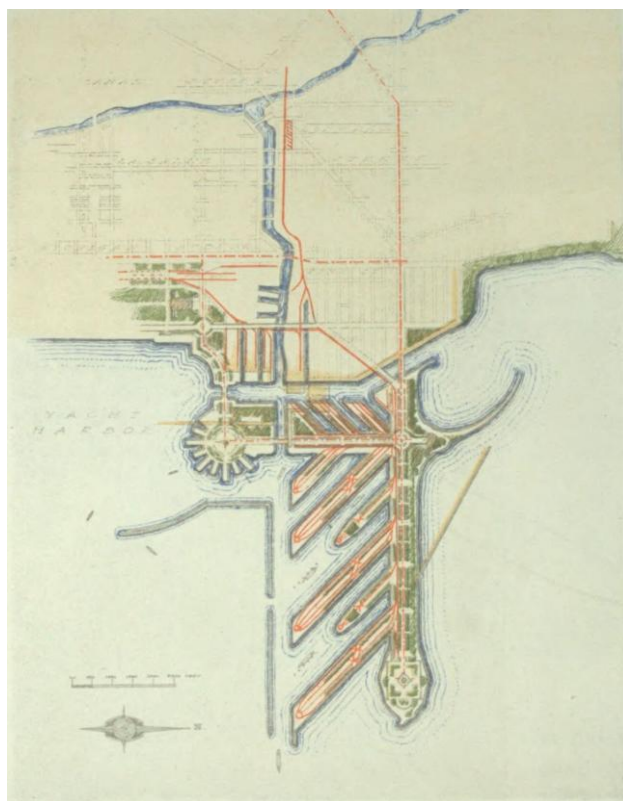
ДИАГРАММА А. ДИАГРАММА В.

LXX. ЧИКАГО. СБОРКА-ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ; СХЕМЫ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ОТЧЕТУ КОМИТЕТА. К. В. ХОТЧКИСС, ИНЖЕНЕР-КОНСУЛЬТАНТ.

(А) существующий метод обработки взаимозамена грузов на железных дорогах в центре города.

(В) Предлагаемый метод управления обменом грузов на железных дорогах с помощью кольцевой линии и разгрузочных площадок, освобождающий центр города от существующих грузовых заторов.

Чтобы обеспечить для сообщества в целом наибольшую экономию на переваленной тонне, в перегруженный бизнес-центр и из него не должны ввозиться никакие товары, за исключением тех, которые необходимы для строительства, розничной торговли или потребления на этой территории. Товары, которые сейчас привозятся в Чикаго как центр, а оттуда продаются и распределяются в стране за пределами Чикаго, должны храниться в каком-то наиболее удобном для этой цели месте — наиболее удобном для сдачи на хранение, а также для перегрузки и вывоза в другие пункты. Очевидно, что выбранное место должно быть наиболее удобным для судоходства в целом; и поэтому, если удастся найти общую площадку для такого большого общего склада на всех дорогах, это наилучшим образом будет соответствовать целям быстрой обработки грузов и наименьших затрат на тонну. Центральное депо и общие путевые сооружения, которые должны были бы стать его частью, позволили бы сэкономить время и деньги как самим железным дорогам, так и торговому населению. Таким образом, ради наилучших интересов всех граждан Чикаго предлагается создать большие машины, которыми владеют и которыми совместно управляют все железные дороги, для ведения грузового бизнеса.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

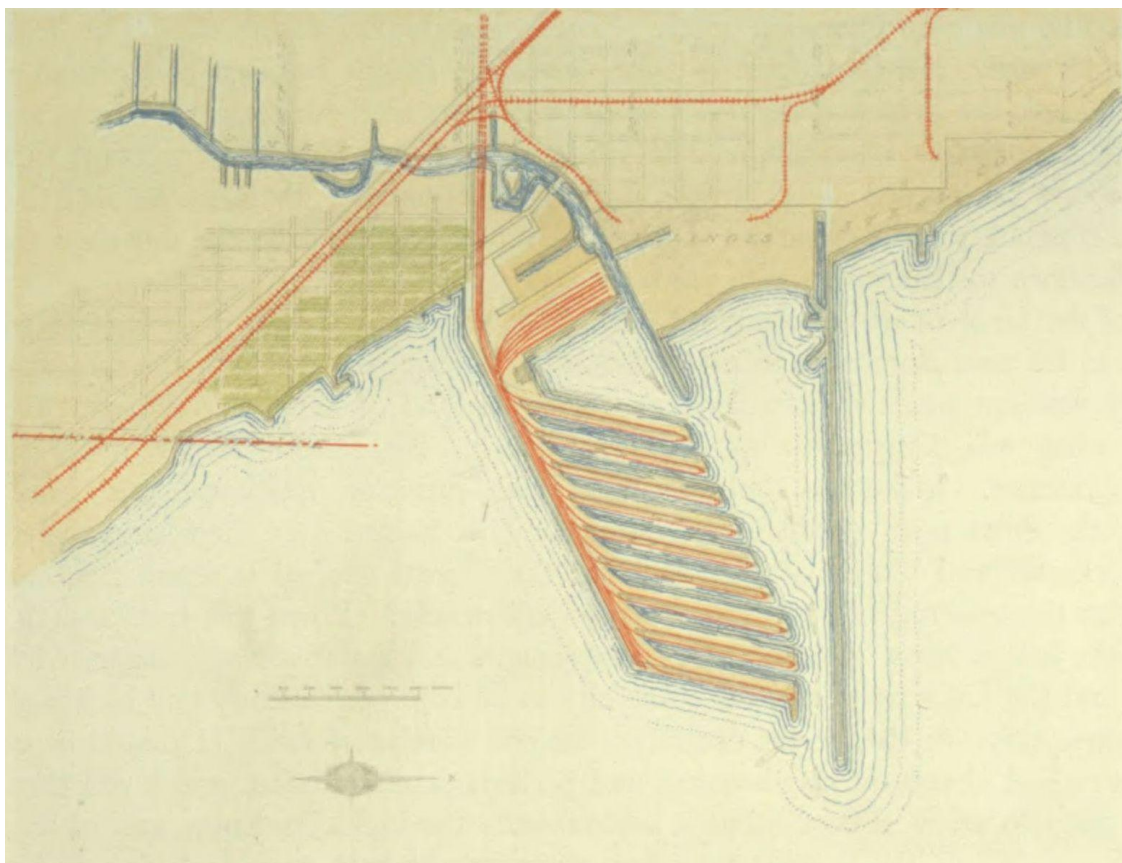
LXXI. ЧИКАГО. ЭСКИЗНАЯ СХЕМА ДОКОВ, ПРЕДЛОЖЕННЫХ В УСТЬЕ РЕКИ ЧИКАГО ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПАРОХОДОВ.

Тщательный анализ всех грузовых перевозок Чикаго показывает, что девяносто пять процентов перевозок осуществляется по железным дорогам, и только пять процентов - по воде. Ведущие торговцы и производители этого города, а также диспетчеры как

железнодорожного, так и водного транспорта придерживаются мнения, что этот средний процент тоннажа не изменится в будущем. В таком случае расположение большой общей станции приема и перегруза грузов на всех дорогах должно быть расположено в точке, наиболее экономичной для них в целом, так сказать, в общем центре тяжести. Этот центр тяжести находится в том месте, которое показано на схеме, или вблизи него. Здесь должны быть железнодорожные пути, способные наилучшим образом обслуживать все грузовые поезда, прибывающие в Чикаго или отправляющиеся из Чикаго, которые предназначены для выполнения других операций, помимо местных и пригородных. Это должно быть организовано таким образом, чтобы отдельные прибывающие автомобили могли быть оперативно размещены рядом с предполагаемой разгрузочной платформой или складом, где товары могли бы обрабатываться оперативно и в максимально возможной степени с помощью техники. Разгруженный таким образом вагон должен быть немедленно поставлен на платформу, с которой он должен принять новый груз, а затем перегружен и отправлен в следующий пункт назначения.

В этом грузовом центре могут находиться крупнейшие склады города, расположенные в соответствии с путями и обслуживанием. Эти взаимоотношения с необходимостью должны обеспечивать экономию при обработке товаров, причем экономию самого близкого рода. Если автомобильное и путевое обслуживание будет усовершенствовано с точки зрения грузовых поездов, Чикаго получит преимущество, которого нет ни у одного другого торгового центра мира, и его оснащение будет полностью соответствовать его предназначению. Основными результатами станут быстрое движение грузовых поездов по всем дорогам, их быстрая разгрузка и перегрузка и освобождение от проезда в переполненный город или через него. Это привело бы к огромной экономии каждый год. Такая схема может быть реализована здесь, потому что вся окружающая местность равнинная.

Устранение заторов в городе, которые сейчас возникают из-за ввоза и выноса товаров, не предназначенных для потребления там, приведет к уменьшению скопления людей в городе, а также к экономии тротуаров, гораздо меньшему загрязнению и, наконец, к уменьшению задымления из-за переноса грузовых двигателей и производства в новое место обработки грузов.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXII. ЧИКАГО. ЭСКИЗНАЯ СХЕМА ДОКОВ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ В УСТЬЕ РЕКИ КАЛУМЕТ ДЛЯ СУДОВ С НАСЫПНЫМИ ГРУЗАМИ; ДОСТУП ВОЗМОЖЕН БЕЗ ОТКРЫТИЯ МОСТОВ.

Вместе с этим центром обработки грузов должна быть гавань, соединяющая каждую из двух рек, Чикаго и Калумет. Эти две гавани должны быть соединены под землей или над головой грузовыми путями с электрическим приводом, а также они должны быть соединены с центром обработки грузов. Четыре элемента, а именно грузовой центр, две гавани и соединительные системы, затем сформируют единую целостную машину для выполнения практически всех перевозок грузов в Чикаго за все время. Несомненно, нынешняя система туннельных железных дорог должна быть связана с этой машиной и составлять ее часть: все это, вероятно, должно находиться в совместной собственности какой-нибудь коммунальной корпорации. В таком случае любой торговец или производитель, где бы он ни находился, мог бы в кратчайшие сроки и с наименьшими затратами за тонну получать товары из большого хранилища (грузового центра) или отправлять их туда для транспортировки.

Нынешняя подземная система туннелей уже проходит под всеми улицами старого делового района Чикаго и распространяется на Северную, Южную и западную стороны. Он соединен со всеми железнодорожными грузовыми станциями, его пол находится примерно в 40 футах от поверхности улицы и соединен на этом уровне с помещениями под многими ведущими коммерческими и производственными учреждениями и офисными зданиями города, из каждого из которых грузовые лифты доставляют товары в помещения для отгрузки выше и обратно. Любая существующая туннельная система может быть использована в той мере, в какой это необходимо для создания полноценной системы подземного распределения.

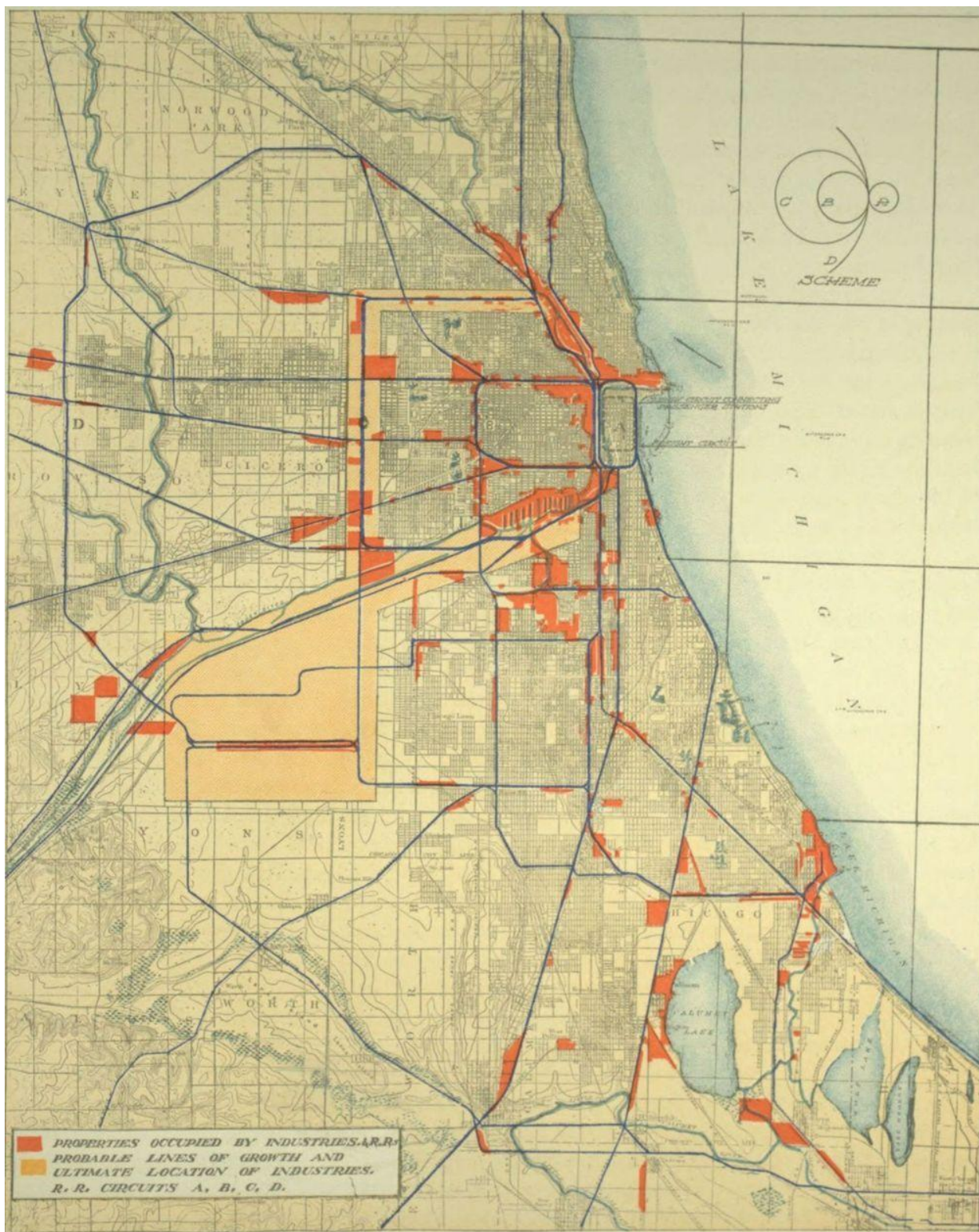
Центр обработки грузов сам по себе должен стать совершенной машиной. Поезда грузовых вагонов, прибывающие в город или отправляющиеся из него, должны обслуживаться там, чтобы отдельные вагоны могли быть размещены на конкретном складе, с которого должны поступать товары, и из этих вагонов должны формироваться новые поезда в порядке следования по станциям. На этой грузовой площадке не должно быть под рукой значительного количества автомобилей. Со временем, когда грузовой бизнес Чикаго значительно увеличится, нынешние склады грузовых вагонов понадобятся для хранения вагонов и содержания тех, которые нуждаются в ремонте или перестройке. Затем эти станции будут выполнять важную функцию, поскольку, когда на большой центральной грузовой станции потребуется больше машин, их можно будет отправить туда с каждой из отдельных станций. Если в центре какой-либо дороги имеется избыток автомобилей, этот избыток может быть вывезен на собственную стоянку этой дороги.

Один из крупных розничных торговцев Чикаго, когда ему нужен свежий ящик товара, теперь звонит на свой собственный склад, расположенный далеко от его магазина, и через подземный туннель быстро получает товар в опломбированном вагоне. Этот метод удовлетворения потребностей продавца иллюстрирует, что произойдет со всеми продавцами, когда центральное грузовое депо заработает в полной мере. Метод, который будет работать с точностью, быстротой и максимальной экономией, разгрузит улицы в центре города от грузового движения, которое сейчас по ним осуществляется, и, следовательно, сделает улицы чище и долговечнее. Не окажут ли эти замечательные общие удобства глубокое влияние в лучшую сторону на материальное процветание Чикаго в целом? Когда эта система будет введена в эксплуатацию, улучшенная планировка улиц, а также расширение и усовершенствования, предложенные для парков, бульваров и набережной озера, приведут к постоянному процветанию города.

В связи с грузовыми диаграммами следует рассмотреть диаграмму с номером LXXIII. Это свидетельствует о радикальных изменениях в складировании и, возможно, производстве, которые потребуют времени и не могут быть осуществлены внезапно, но, несомненно, являются логичным результатом и в конечном итоге должны восторжествовать. Это также показывает нынешнюю тенденцию роста как производства, так и складирования, которая, по-видимому, следует за поясными линиями железных дорог и цепляется за них, особенно когда такие линии проходят рядом с рекой или каналом, где можно использовать все виды грузовых перевозок, которые сейчас в моде. Очевидно, что, пока продолжают использоваться существующие методы и до тех пор, пока не будет введена в действие схема больших грузоперевозок, необходимо ввести некоторые железнодорожные магистрали общего пользования, чтобы улучшить обработку грузов в направлении быстроты и стоимости. Диаграмма (№ LXXIII) показывает, какими должны быть эти общие транспортные средства, а именно:

1. Внутренний цикл (A),
2. Петля (B), соединенная, как показано, с внутренней петлей,
3. Петля (C), также соединенная с внутренней петлей, и, наконец, петля (D).

Если эти три петли будут широкими, многопутными и эксплуатироваться в интересах всех железных дорог, то эффективность движения грузов может быть повышена; и те производители и складчики, которые строятся рядом с петлями, могут быть обеспечены всем необходимым для осуществления своей индивидуальной деятельности. Грузовые станции могут быть расположены на этих кольцах везде, где требуется, и каждая из них может быть уверена в быстром и дешевом обслуживании, поскольку железные дороги эксплуатируют обычные объекты. Подробная схема грузовых перевозок в центре города приведена в №. LXXIV.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXIII. ЧИКАГО. СХЕМА ГОРОДА И ПРИЛЕГАЮЩЕЙ СТРАНЫ, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СХЕМЫ В, С, D И E, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ ИЛИ МОГУТ СТАТЬ КАСАТЕЛЬНЫМИ К ВНУТРЕННЕЙ СХЕМЕ (A).

На диаграмме также показаны существующие отрасли промышленности и вероятная тенденция роста вдали от центра города.

[\[Крупнее\]](#)

Предлагается продлить грузовые линии до причалов и гаваней на берегу озера. Таким образом, причалы для экскурсионных катеров, а также пирсы для отдыха и те, что находятся в гаванях, должны быть соединены. Вполне вероятно, что многие из нынешних грузовых депо железных дорог останутся и будут выполнять свои нынешние функции, за исключением товаров, которые сейчас доставляются в Чикаго и из Чикаго, хотя и предназначены исключительно для внешней торговли. Поскольку они уже соединены туннелем, они могут использоваться и будут использоваться для торговли для городского потребления, а также для снабжения большого числа мелких розничных торговцев и других лиц, которые не могут позволить себе использовать отдельные грузовые лифты, ведущие из их магазинов к туннельной железной дороге.

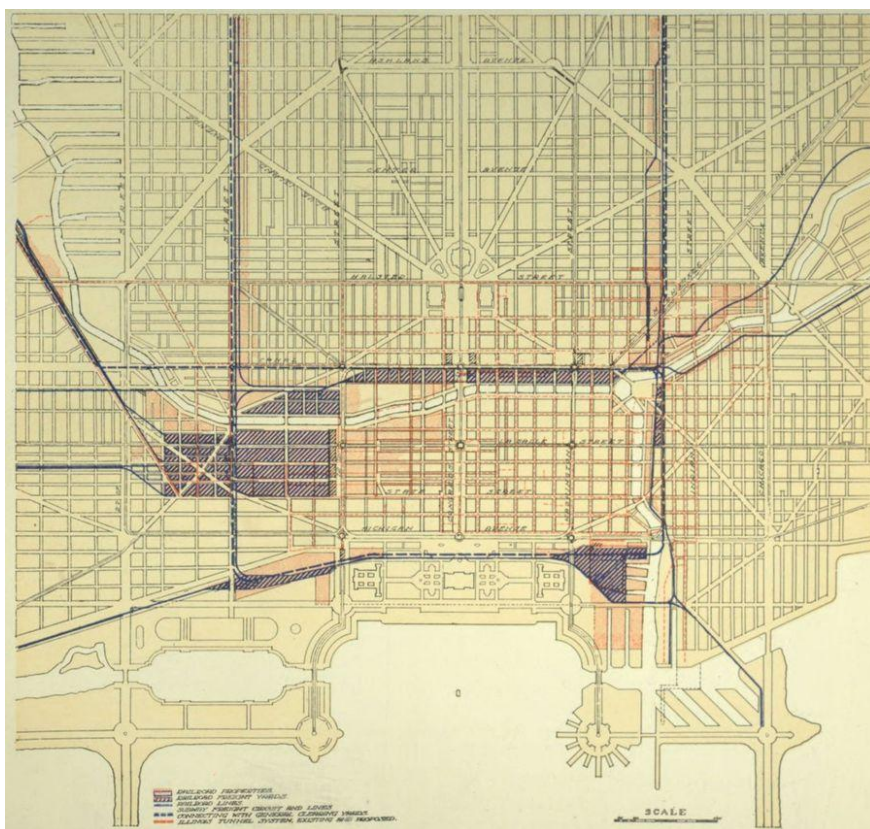
В настоящее время большая часть товаров с близлежащей фермы для домработниц, гостиниц и ресторанов доставляется в город на фургонах, которые загружаются поздно вечером и едут ночью, достигая общего рынка на Саут-Уотер-стрит или Западного рынка на рассвете. Многие, если не все, эти перевозки могут быть осуществлены дешевле для фермеров-огородников и более удовлетворительно для потребителя с помощью автомобилей, курсирующих ночью по троллейбусным и надземным линиям. Между часом и семью часами ночи эти дороги должны оказать эту важную услугу. Снижение износа дорожного полотна за счет устранения интенсивного сцепления само по себе является достаточным основанием для рекомендации принять вышеприведенное предложение. Кроме того, необходимо учитывать удобство как производителя, так и потребителя, а также экономию времени и удешевление продуктов питания.

Предлагаемый план улиц Чикаго основан на системе контуров и радиалов. Это также относится к железной дороге и тяговым системам. Как показано на прилагаемых схемах, сердце Чикаго окружено кольцом железных дорог, которые, можно сказать, проходят по Мичиган-авеню, Канал-стрит, Шестнадцатой улице и Кинзи-стрит. Следуя по тем же линиям, может быть построен контур метро для обработки грузов, а другой - для пассажиров, однако последний проходит по пересечению Двенадцатой улицы и Вашингтонской. К этому контуру будут примыкать три другие, охватывающие зоны, увеличивающиеся в размерах вокруг центра города, как описано выше. С помощью этих контуров может быть обеспечена полная система распределения пассажиров и грузов. К внутреннему контуру будут относиться различные службы распределения жизненных элементов, продукции и товаров для производства; и на нем должны быть размещены грузовые станции, рынки товаров широкого потребления, главное почтовое отделение и почтовые подстанции. Различные службы водоснабжения, канализации, электроснабжения, телефонной и телеграфной связи также могут быть построены на основе внутреннего контура. Этому также будет соответствовать внутренний контур бульварной циркуляции.

Хотя эти различные маршруты не соответствуют друг другу в деталях, можно сказать, что они практически накладываются друг на друга и обслуживают не только чрезвычайно активный центр города, но и прилегающую зону вплоть до второго бульварного кольца — Мичиган-авеню, Двадцать вторую улицу, Эшленд—авеню и Чикаго-авеню - идеальное состояние, если оставить основное движение по улицам свободным и бесперебойным.

Центральной линией, на которой в большей или меньшей степени балансирует трасса А и все остальные, является осевая линия Конгресс-стрит. Можно сказать, что две главные артерии, Холстед-стрит и Конгресс-стрит, образуют большой перекресток, на пересечении которого предлагается разместить гражданский центр. Основание этого гражданского центра касается западной стороны внутреннего контура, по касательной к которому расположены все остальные контуры. Таким образом, становится очевидной важность этого внутреннего контура. Касательная, или линия совпадения, простирается от Лейк-стрит до

Шестнадцатой улицы. Он может использоваться в качестве центра обмена информацией для всех вышеописанных клиентов, приезжающих в центр города и покидающих его.

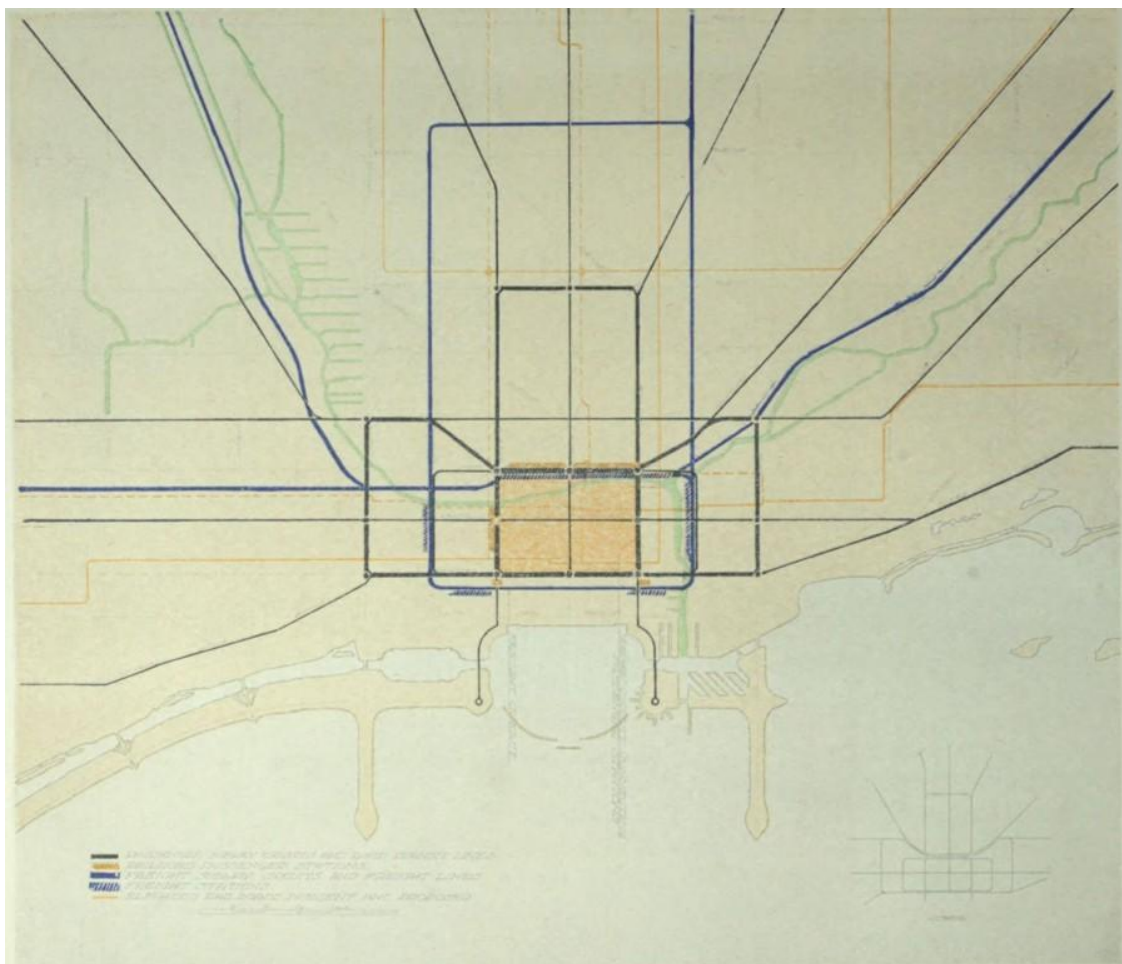


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXIV. ЧИКАГО. СХЕМА ЦЕНТРА ГОРОДА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ СТАНЦИЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ, СУЩЕСТВУЮЩУЮ СИСТЕМУ ТУННЕЛЕЙ И ПРЕДЛАГАЕМУЮ СХЕМУ, А ТАКЖЕ СОЕДИНЕНИЯ ДЛЯ ВСЕХ ЭТИХ СЛУЖБ, ИДУЩИЕ К ЦЕНТРАЛЬНЫМ РАЗГРУЗОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ.

[\[Больше\]](#)

Пассажирские линии, ведущие в густонаселенные районы города, не должны пересекаться друг с другом или с автомобильными дорогами на уклоне. Многие уже сделано, и гораздо больше предлагается для ликвидации пересечений дорог. В европейских городах, а также в некоторых городах Америки, железные дороги приложили немало усилий, чтобы украсить свои полосы отвода, что является шагом, очень важным для самих дорог, для отдельных пассажиров и для общества в целом. Чистота и приятный уход за дорогами, насыпями, дренажными каналами, заборами, дворами и станциями, большими и малыми, обеспечивают лучшее обслуживание со стороны работников железной дороги, в то время как внешний вид города благодаря этому значительно улучшается.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXV. ЧИКАГО. СХЕМА ГОРОДА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОЛНУЮ СИСТЕМУ ВНУТРЕННИХ КОНТУРОВ.

(1) Общая схема тягового метро. (2) Общая железнодорожная грузовая сеть.

[\[Крупнее\]](#)

Конечные станции в городе должны располагаться либо выше, либо ниже уровня улиц. Они должны быть расположены в центре, но всегда расположены так, чтобы избежать перекрытия улиц. Два наилучших доступных места для постоянных пассажирских станций на всех дорогах - это, во-первых, между Канал-стрит и Клинтон-стрит от Лейк-стрит до Двенадцатой улицы и на Двенадцатой улице, расширенной в соответствии с предложением. В случае конечных станций между Канал-стрит и Клинтон-стрит, путям под уклонами улиц или над ними может быть разрешено выходить за пределы линий тротуаров и, возможно, дальше. Независимо от того, находятся ли железные дороги под уклоном или над ним, им должно быть разрешено занимать все это пространство. В случае применения подвесной системы должны быть две открытые площади, предпочтительно одна на Вашингтон-стрит, а другая на Конгресс-стрит; и над площадями не должно быть дорожек, за исключением пешеходных переходов с каждой стороны площадей.



LXXVI. DRESDEN. ВИАДУК И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ (HAUPT BAHNHOF), ПРОХОДЯЩИЕ ВЫШЕ ОБЫЧНОГО УРОВНЯ УЛИЦЫ, ИЛЛЮСТРИРУЮТ ТИП, ПРЕДЛОЖЕННЫЙ В СХЕМЕ НАДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ К ЗАПАДУ ОТ РЕКИ.

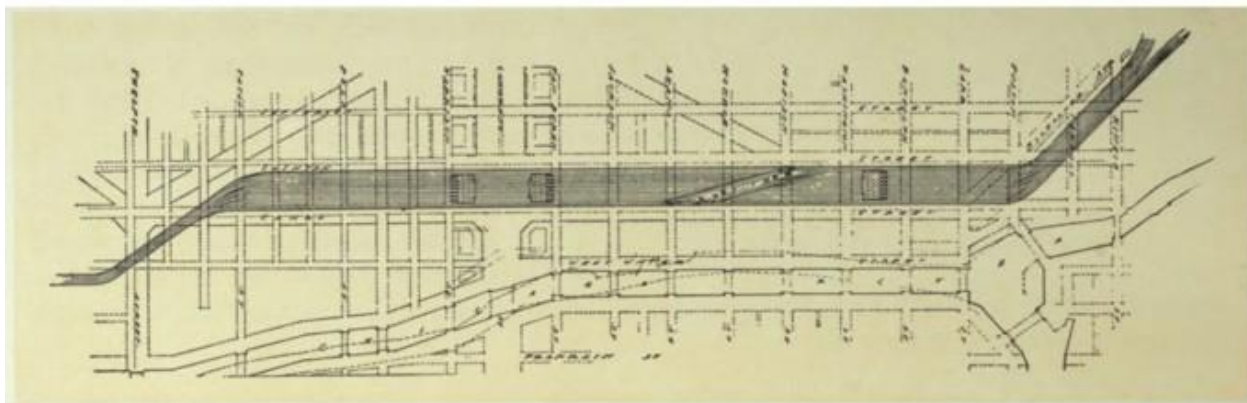
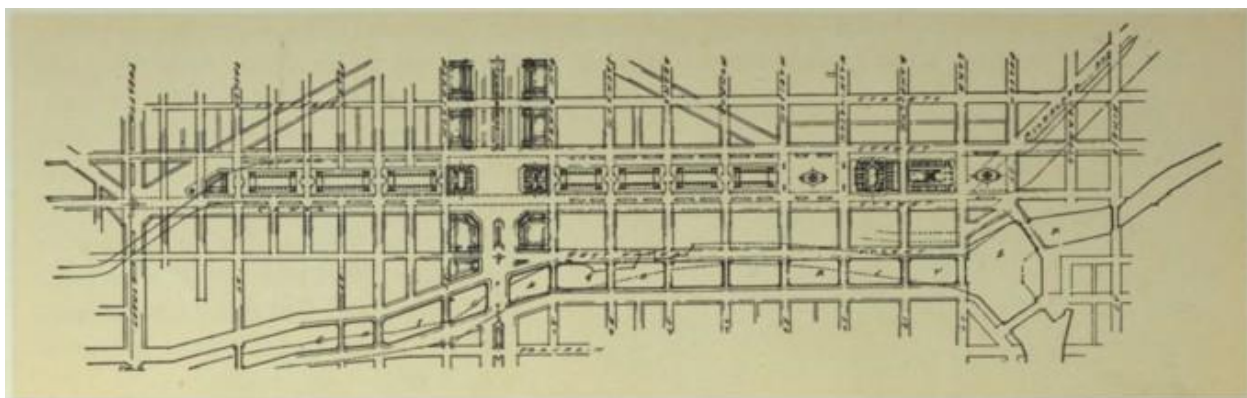
В случае установки подвесных систем дороги в настоящее время могут сжигать уголь в своих локомотивах. В случае недостаточной пропускной способности уголь нельзя сжигать, если не оставлять открытыми пространства от улицы к улице над железнодорожными путями. В долгосрочной перспективе это будет очень затратно, потому что все это пространство от улицы до улицы, пока оно не понадобится железным дорогам, можно было бы использовать под рынки, коммерческие киоски и склады, а аренда снизит

стоимость эксплуатации дороги.

В случае возвышения на виадуках над улицами между перилами должны быть установлены тротуарные фонари, и эти виадуки должны быть освобождены от стоек с использованием глубоких балок; стены и тротуары должны быть как можно более белыми. Станция метро "Восьмая улица" под вокзалом Юнион Стейшн в Вашингтоне, округ Колумбия, является хорошим примером того, какой должна быть такая структура. Нет причин, по которым эти виадуки не должны быть очень привлекательными при ярком освещении. В центре каждого из них должно быть красивое здание полиции с окнами, расположенными так, чтобы из них открывался четкий вид на все пространство, включенное под путями. Нет никаких причин, по которым это сооружение, даже если оно приподнято, не должно иметь очень приятного внешнего вида, если смотреть с Канал-стрит или Клинтон-стрит. Независимо от того, есть ли под ними здания или только незанятые помещения, они могут быть окружены каменными стенами, выступающими достаточно высоко над уровнем путей, чтобы эффективно скрывать поезда из виду. Такое сооружение было бы в целом аналогично великим римским акведукам. Это могло бы иметь не только практическую ценность, но и в то же время стать в высшей степени интересной и даже грандиозной архитектурной деталью, придающей этой части города упорядоченный вид.



LXXVII. ВЕНА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВИАДУК, ПРОХОДЯЩИЙ НАД ВАЖНОЙ УЛИЦЕЙ.

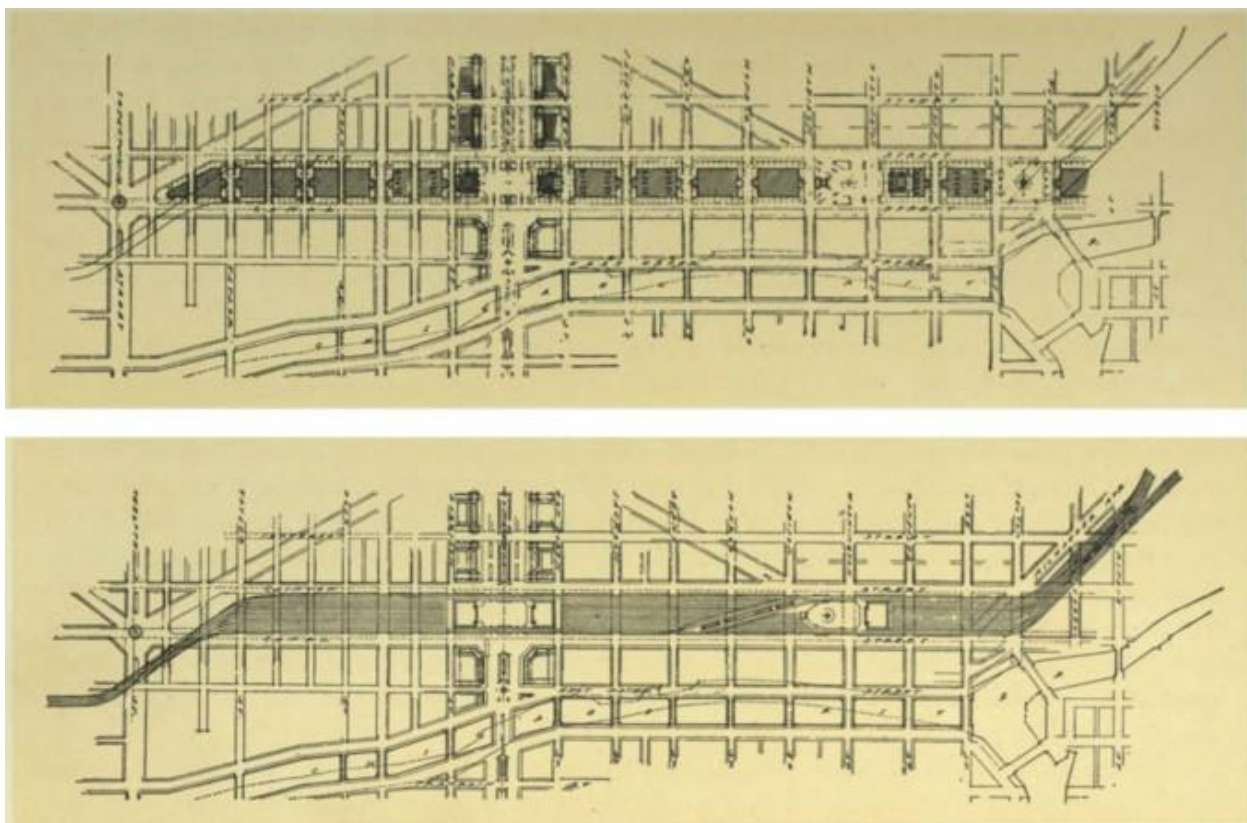


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXVIII. ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ К ЗАПАДУ ОТ РЕКИ. СХЕМА
МЕТРО: 1. ПЛАН НА УРОВНЕ УЛИЦЫ. 2. ПЛАН НИЖЕ УРОВНЯ УЛИЦЫ.

[\[Больше\]](#)

Расположение Двенадцатой улицы должно было простирается от Стейт-стрит на запад до Южного ответвления реки Чикаго, выпрямленное, как показано на схеме, в соответствии с проектом пассажирских станций Чикаго, который был составлен и опубликован много лет назад. Здесь цель состоит в том, чтобы позаботиться об обслуживании пассажиров любого рода, за исключением дорог, входящих в систему Вест-Сайд. Эти станции должны открываться на бульвар Грейт-Двенадцатая улица, ширина которого перед станциями должна составлять двести пятьдесят футов, а к востоку и западу от станций - сто восемьдесят футов. Этот бульвар начинался бы подниматься на Мичиган-авеню, а на конечном возвышении, которое находится на уровне главного этажа станций, должен был бы проходить над рекой по двухъярусному мосту-башне. Эта магистраль должна доходить до нынешнего уровня улицы Канал-стрит, где должна быть точка закругления, от которой новая улица должна вестись к гражданскому центру. Как бульвар шириной в сто пятьдесят футов, Двенадцатая улица должна продолжаться на запад, пока не соединится с бульваром Вест-Парк, который сейчас существует на той же линии, к западу от Эшленд-авеню. Нынешние права проезда по железным дорогам, проходящим под Двенадцатой улицей, могут быть переданы в коммерческое пользование без ущерба для корпораций, владеющих ими. Грузовые системы и железнодорожные пути для всех этих дорог должны располагаться под предлагаемыми пассажирскими станциями и их дворами.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXIX. ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ К ЗАПАДУ ОТ РЕКИ. СХЕМА НАДЗЕМНОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ: 1. ПЛАН НА УРОВНЕ УЛИЦЫ. 2. ПЛАН НАД УРОВНЕМ УЛИЦЫ.

[\[Больше\]](#)

Невозможно было бы создать более современную и совершенную машину как для перевозки пассажиров, так и для перевозки грузов в центре большого города, чем та, что включена в две схемы, показанные и объясненные выше. При необходимости они должны иметь идеальное трамвайное сообщение со всеми частями города. Для достижения этого результата предлагается:

Сначала провести надземную петлю вдоль боковой и восточной части пассажирской системы Вест-сайд; вдоль боковой и южной части пассажирской системы Двенадцатой улицы; оттуда до переулка L, как в настоящее время, вокруг Лейк-стрит и поперек до пассажирской станции Вест-сайд, образуя полную воздушную цепь.

Во-вторых, должна быть наземная трасса для уличного транспорта, идущая по тому же маршруту, с небольшими кольцевыми развязками внутри нее.

В-третьих, должна быть система подземного трамвая, следующего по существу по тому же маршруту, что и первый упомянутый выше, но проходящего под главным ответвлением реки и идущего на восток и запад на Мичиган-стрит или рядом с ней. Два ответвления этой службы показаны к северу от реки, два к югу от Двенадцатой улицы и одно к западу, на Эшленд-авеню или рядом с ней.

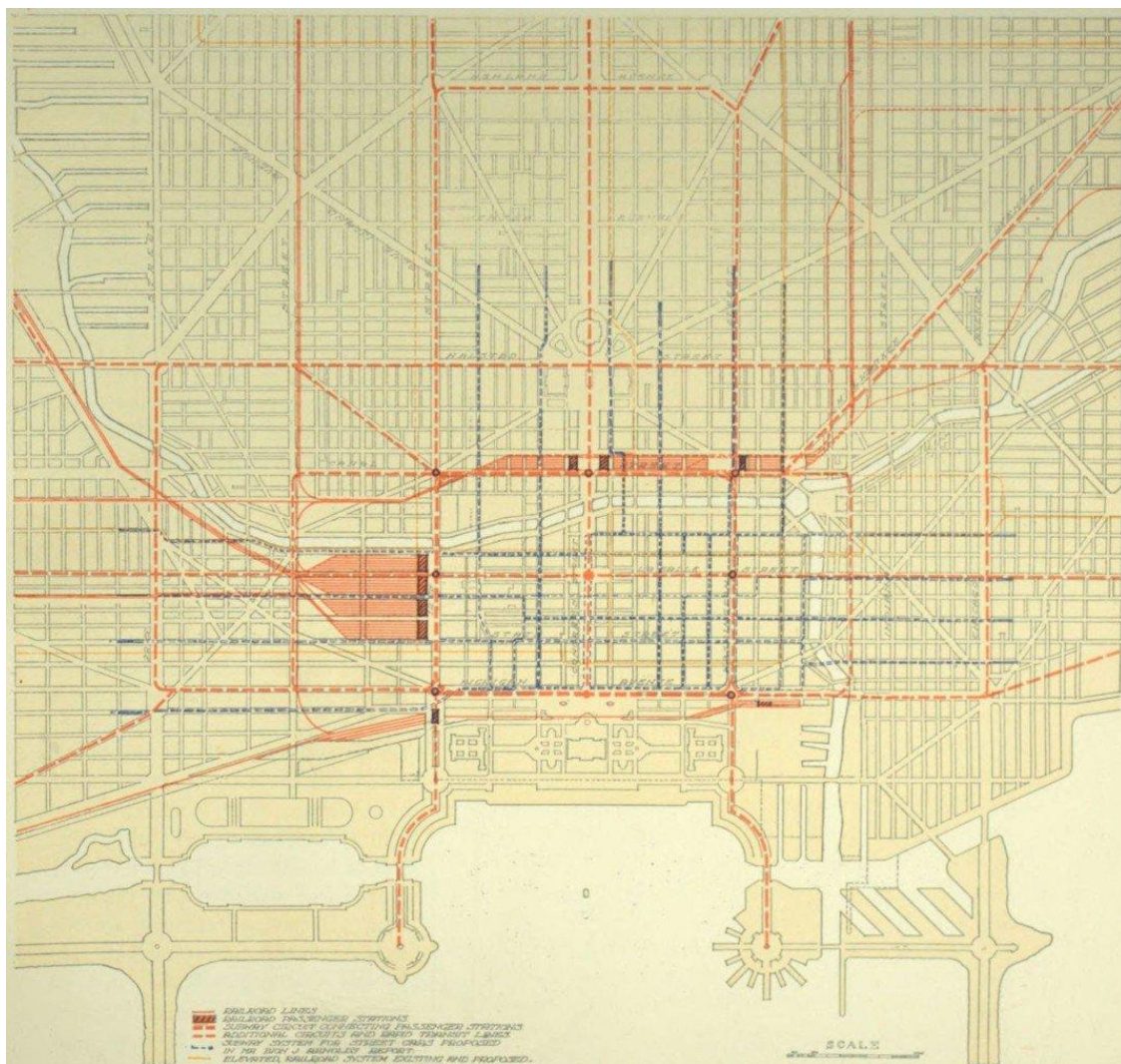
Вся эта система станций и маршрутов трамвая показана на схеме, обозначенной № LXXX. Если это будет осуществлено, в центре Чикаго можно будет обслуживать во много раз

большее нынешнее количество людей; и все улицы можно будет сохранить открытыми на их нынешнем уровне к северу и югу, востоку и западу, предоставляя все возможные возможности для передвижения пешком и в повозках и экипажах, поскольку будут доступны поверхности для перевозки людей ниже и выше нынешних классов.

Улучшение передвижения людей на улицах и в трамваях - это еще не все и даже не главное ожидаемое достижение. Первостепенное значение имеет восстановление деловой активности на территории от Стейт-стрит до Южного рукава реки и от Ван-Бюрен-стрит на юг до Двенадцатой улицы. Этот район почти такой же большой, как наш нынешний центральный деловой район Чикаго, в котором теперь не может быть расширения таких наших крупных отраслей промышленности, которые могут преуспеть только при работе в самом центре делового района. Нынешние условия вытесняют предприимчивых людей и огромный капитал. Эта новая область должна быть присоединена к старой, и сделать это можно только теми средствами, которые предложены. Районы к северу от реки Мэйн и к западу от Южного ответвления прочно и очень быстро заполняются предприятиями, такими, какими не занимались и никогда не будут заниматься на старом месте от улицы Ван Бюрен до Уотер-стрит; между тем существует настоятельная необходимость расширения пространства для того вида бизнеса, который есть и всегда будет вестись на таком месте, как предлагаемое. Если это так сейчас, то что будет через десять лет? Мы не можем действовать слишком быстро в отношении создания и поддержания идеального уличного движения, движения автомобилей и расширения территории в центре Чикаго. Мы не можем слишком быстро подготовиться к огромному расширению всех этих объектов, необходимость в которых уже ощущается.

Благодаря расположению пассажирских станций на Канал-стрит и Двенадцатой улице бизнес-центр удобен для пешеходов, а с добавлением подземных и надземных петель весь деловой район находится в пределах легкой и комфортной досягаемости. Это касается как сквозных, так и пригородных пассажирских перевозок.

В этом отчете не рассматриваются детали дорог и станций, как магистральных, так и внутригородских. Предлагаются маршруты, которые кажутся естественными и логичными. Опытные инженеры найдут наилучшие решения конструктивных и механических проблем по мере их возникновения. Но все граждане заинтересованы в том, чтобы были приняты наилучшие и наиболее всеобъемлющие общие схемы, и чтобы при реализации любой из них каждая деталь была спроектирована и выполнена с учетом ее воздействия на органы чувств, а также на основе простого механического или конструктивного совершенства. Миллион жителей Чикаго, которые обычно пользуются услугами железной дороги, будут обладать более высоким средним показателем добропорядочности, когда раздражение нервов будет сведено к минимуму, и в течение нескольких лет большую часть времени бодрствования миллион американцев будут проводить в деловом центре Чикаго, где неприятные виды и звуки должны быть устранены. Сообщество получит гораздо больше от своих миллионов работников, когда их нервы перестанут быть напряженными из-за раздражающих условий.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

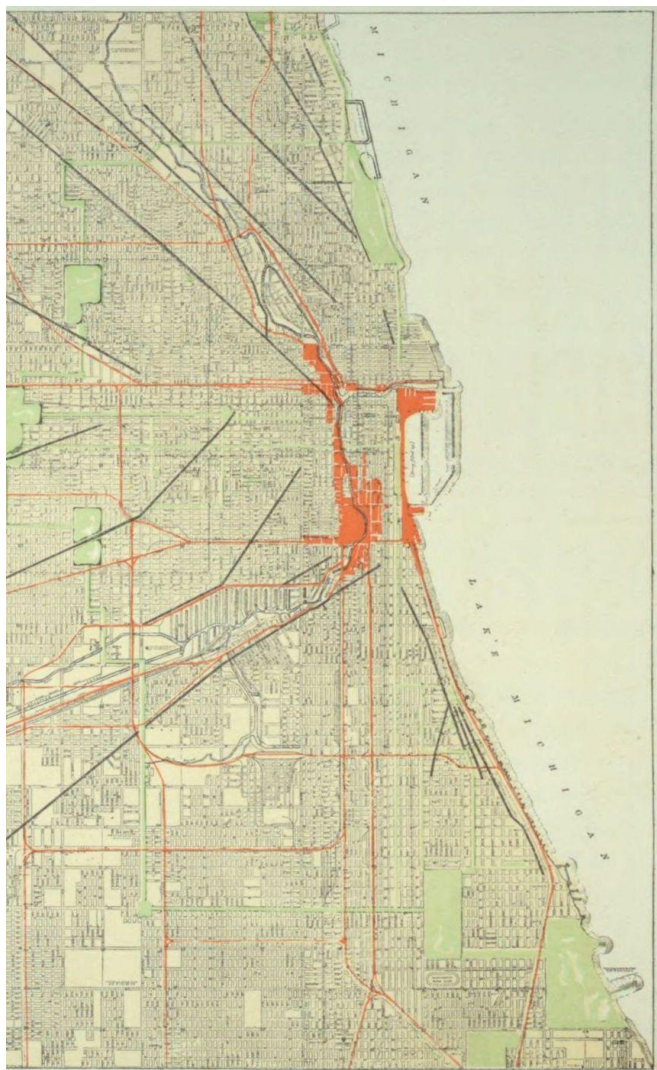
LXXX. ЧИКАГО. СХЕМА ЦЕНТРА ГОРОДА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ, ВСЮ СИСТЕМУ ТЯГИ, ВКЛЮЧАЯ СКОРОСТНОЙ ТРАНСПОРТ, МЕТРО И НАДЗЕМНЫЕ ДОРОГИ, А ТАКЖЕ КОЛЬЦЕВУЮ ЛИНИЮ МЕТРО.

Последний предназначен: (А) для соединения всех железнодорожных станций друг с другом. (В) соединить пассажиров из всех точек города в пределах центра и за его пределами с железнодорожными станциями путем пересадки с линии метро, предложенной в отчете Арнольда. (С) дополнить пересадку пассажиров с тяговых линий, проходящих через центр с Севера, Юга или Запада в любую точку города.

[\[Больше\]](#)

Опять же, шум автомобилей на поверхности и возвышенностях часто бывает мучительным. Нельзя отрицать, что это зло можно в значительной степени смягчить. Эти условия на самом деле причиняют страдания подавляющему большинству людей, которые подвергаются постоянному напряжению, и, кроме того, они, несомненно, приводят к тяжелым совокупным потерям денег бизнес-сообществом. Ради государства гражданин должен быть на высоте своих сил, и задача государства - поддерживать условия, способствующие его физическому благополучию. Шум, отвратительные виды, неприятные запахи, а также грязные улицы и мастерские или офисы, как правило, снижают среднюю эффективность. Государству не платят за то, чтобы они продолжались. Более того, горожане гордятся тихим, чистым и в целом красивым городом и проявляют лояльность к нему. Не считается, что "бизнес" требует сохранения наших нынешних раздражающих условий. В

состоянии хорошего порядка все дела должны вестись лучше и с большей прибылью. При таких условиях каждый бизнесмен в Чикаго зарабатывал бы больше денег, чем сейчас.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

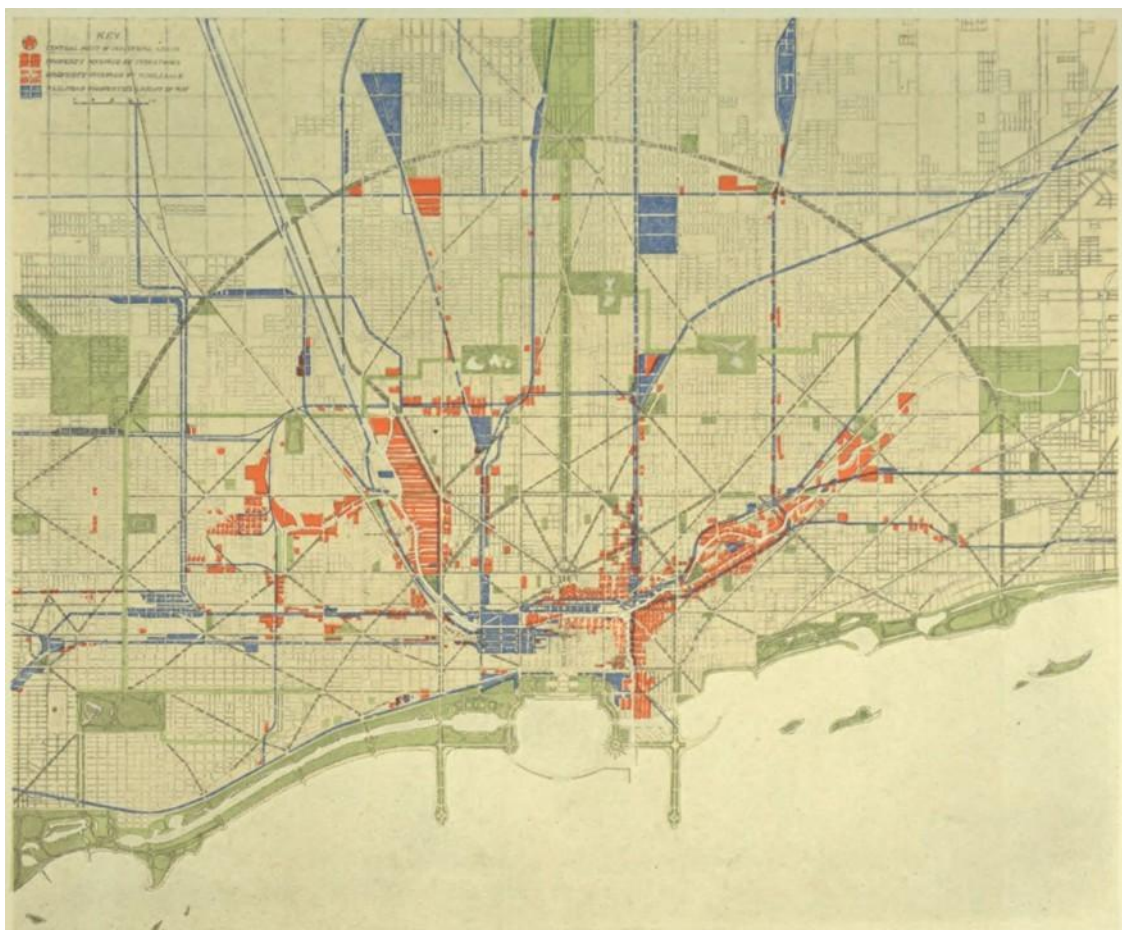
LXXXI. ЧИКАГО. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРАВА ПРОЕЗДА И СОБСТВЕННОСТЬ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА И СУЩЕСТВУЮЩИЕ РАДИАЛЬНЫЕ АРТЕРИИ.

[\[Больше\]](#)

В отношении почтовой службы Чикаго этот отчет мало что может сказать. Только опытные государственные служащие, обученные обращению с почтой, способны обсуждать это; и, за исключением пневматической трубки или другой системы кровообращения, это не затрагивает нашу особую проблему. Из соображений экономии федеральное правительство разместило почтовые отделения в тех же зданиях, что и суды Соединенных Штатов и другие государственные учреждения. Пришло время что-то изменить в этом отношении, и следует надеяться, что такое здание или здания, которые понадобятся этой службе для ведения своего большого и быстрорастущего бизнеса, будут расположены там, где это необходимо для почтовых отделений, и спроектированы таким образом, чтобы выполнять эти особые функции. Федеральное правительство должно разработать полную схему обращения с почтой в

Чикаго. Местоположение центрального почтового отделения и подстанций должно быть определено с целью экономичного приема и распределения, при этом все они должны быть связаны друг с другом, с железнодорожными почтовыми станциями в городе и пригородах и, как указывалось ранее, с общей системой железнодорожных путей. Если будет возможно определить будущий маршрут движения воздушных, наземных и надземных трамвайных систем, их следует учитывать при разработке схемы почтовой службы Чикаго. Строгая экономия, быстрый сбор и доставка - все это предусмотрено в данном исследовании.

Общая тенденция улучшения заключается в использовании центральных установок для отопления, освещения и электроснабжения, поскольку установлено, что такие установки выполняют работу более экономично, чем отдельные станции. В таком случае отдельные здания изначально стоили бы дешевле за счет исключения значительной части выполняемых в настоящее время механических работ; а также они позволили бы сэкономить за счет большей чистоты благодаря улучшению атмосферных условий. Ибо само собой разумеется, что ликвидация подавляющего большинства дымовых труб в центре города улучшила бы воздух, которым мы дышим, и избавила бы нас от значительной части затрат на уборку зданий внутри и снаружи, а также на охрану товаров.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXXII. ЧИКАГО. СХЕМА ОБЩЕЙ СХЕМЫ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПАРКОВ ПО ОТНОШЕНИЮ К РАЙОНАМ, ЗАНИМАЕМЫМ ПРОМЫШЛЕННЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ (КРАСНЫЙ). ЦЕНТР ОТРАСЛЕЙ ОБОЗНАЧЕН ЗВЕЗДОЧКОЙ. ОБЪЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ЛИНИИ ВЫДЕЛЕНЫ СИНИМ ЦВЕТОМ.

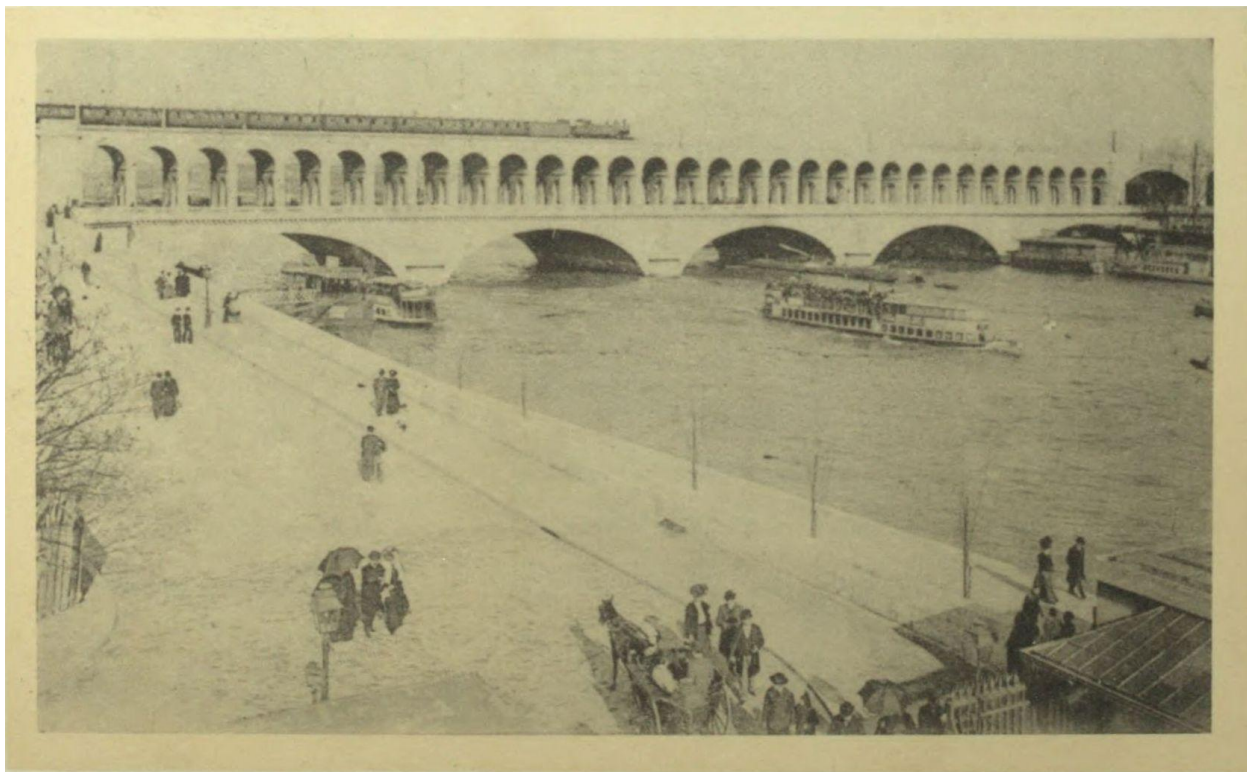
[\[Больше\]](#)

Украшение станций и привокзальных площадок железных дорог впервые началось в этой стране на дорогах Бостона, Олбани и Пенсильвании. Сейчас это функция по всей стране; она значительно повышает удовольствие и комфорт от путешествий, особенно в пригородах. Эта привлекательность настолько сильна, что многие владельцы крупных подразделений в пригороде не только осознают это, но и применяют на практике на вокзале и рядом с ним все имеющиеся в его распоряжении искусства ландшафтного дизайна. В очень немногих местах были предприняты особые усилия для посадки растений для зимнего эффекта, а также для получения эффекта, зависящего от полной листвы и цветущих кустарников. Новые зимние эффекты должны быть изучены в парках, на бульварах, детских площадках и на всех станциях. Обычно это требует затрат мысли; но для достижения очаровательных результатов требуется очень мало дополнительных денежных затрат, если таковые вообще имеются.

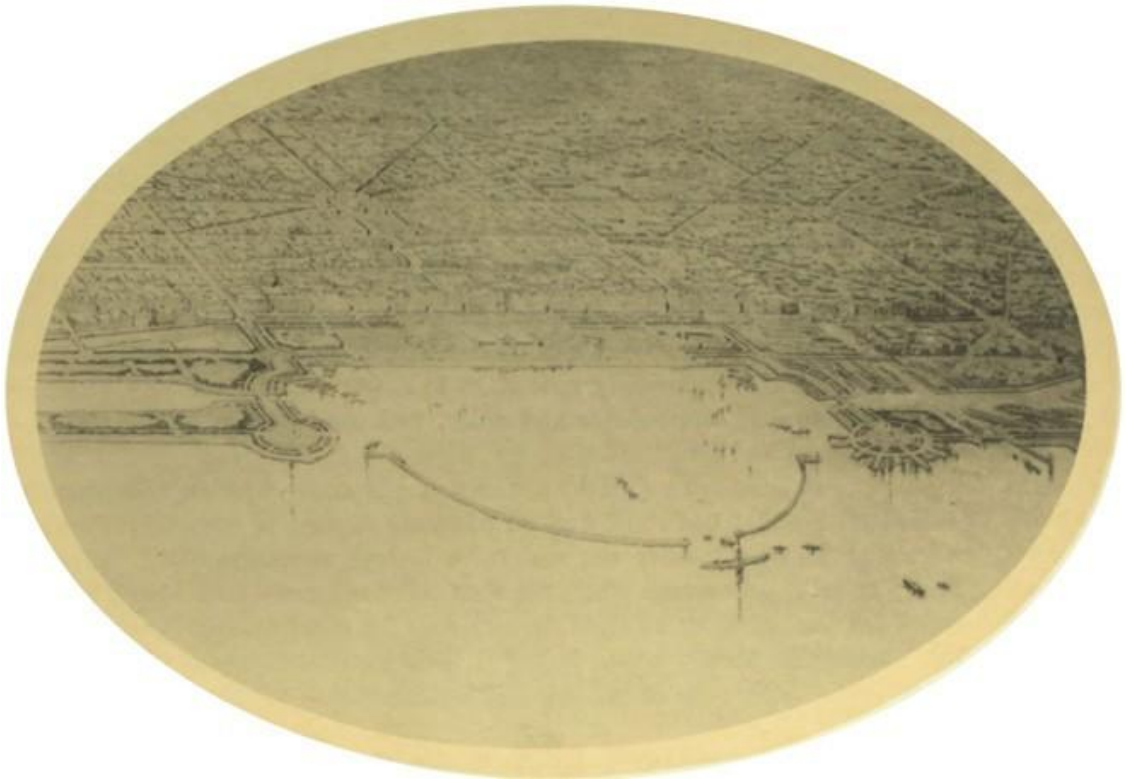
Как правило, общий вид наших пригородных станций не из приятных. Они должны быть яркими, жизнерадостными и в высшей степени привлекательными. Для этой работы требуется больше исследований, а не денег. Пусть архитектурные школы и общества займутся этой темой; это требует не только мастерства, но и художественного воображения. Пусть человек, берущийся за эту проблему, подумает о сотнях или даже тысячах людей, которые должны привычно пользоваться данной станцией, и пусть он сделает все возможное, чтобы создать для этих людей нечто такое, что доставит им радость. Приятная

станция способствует поднятию настроения, когда человек идет на работу и возвращается домой, в то время как убогая или запущенная станция производит противоположный эффект.

Транспортные проблемы рассматривались исключительно с точки зрения первостепенных интересов Чикаго как коммерческого города. Предполагалось, что то, что принесет наибольшую пользу городу в целом, также принесет наибольшую пользу транспортным линиям как коллективно, так и по отдельности. Точно так же, как реализация других частей плана требует слаженных и объединенных действий со стороны гражданских властей, выполнение рекомендаций в отношении транспорта потребует единства действий со стороны руководителей транспортных объектов. Каждый должен уступить в некоторых деталях, чтобы достичь желаемой великой цели; но какие бы уступки ни потребовались, они будут признаны незначительными по сравнению с огромной выгодой, которая принесет самим транспортным системам создание здесь, в центральной метрополии Соединенных Штатов, целостной системы управления как грузовыми, так и пассажирскими перевозками, чтобы способствовать удобству людей и развивать торговлю города Чикаго.



LXXXIII. ВИАДУК В ОТЕЙ Над РЕКОЙ СЕНОЙ, ПАРИЖ, ФРАНЦИЯ.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXXIV. ЧИКАГО. ЦЕНТР ГОРОДА, ОБРАЩЕННЫЙ НА ЗАПАД, С ВИДОМ НА ГРАНТ-ПАРК, ГАВАНЬ И ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР.

[\[Больше\]](#)

ГЛАВА VI

ПРИРОДНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЧИКАГО: НЕОБХОДИМОСТЬ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К УЛИЧНОЙ СИСТЕМЕ: УЛИЦЫ В ЧЕРТЕ ГОРОДА: РЕЗИДЕНЦИЯ-СТРИТ, АВЕНЮ И БУЛЬВАР: УЛИЧНАЯ АРХИТЕКТУРА: УЛИЦЫ ЧИКАГО: ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫЕ СХЕМЫ

У Чикаго есть две доминирующие природные особенности: простор озера Мичиган, которое простирается, не прерываемое островами или полуостровами, до горизонта; и соответствующая территория суши, простирающаяся на север, запад и юг без холмов или каких-либо заметных возвышенностей. Эти две особенности, каждая из которых неизмерима для чувств, задают масштаб. Все, что человек предпринимает здесь, должно быть либо на самом деле, либо казаться безграничным. Большие магистрали могут бесконечно тянуться от воды обратно в сельскую местность; широкие бульвары могут огибать берег озера или проноситься через город; но их начало на севере, юге или западе обязательно должно быть точками, которые движутся по определенным линиям с ростом населения. В других гаванях есть каналы, извивающиеся между островами или вокруг выступающих мысов, пока не достигнешь бассейна, не выходящего к морю; но Чикаго должен выбрасывать в открытую воду свои длинные рукава нагромождений камней, чтобы безопасно собирать суда, выброшенные штормом. Другие города могут взбираться на холмы и застраиваться вокруг них, венчая возвышенности какой-нибудь доминирующей структурой; но жители Чикаго должны когда-либо признать тот факт, что их город не имеет границ. В других местах, действительно, человек и его произведения могут быть приняты за мерило; но здесь город предстает как та часть безграничного пространства, которая сейчас занята населением, способным к неограниченному росту.

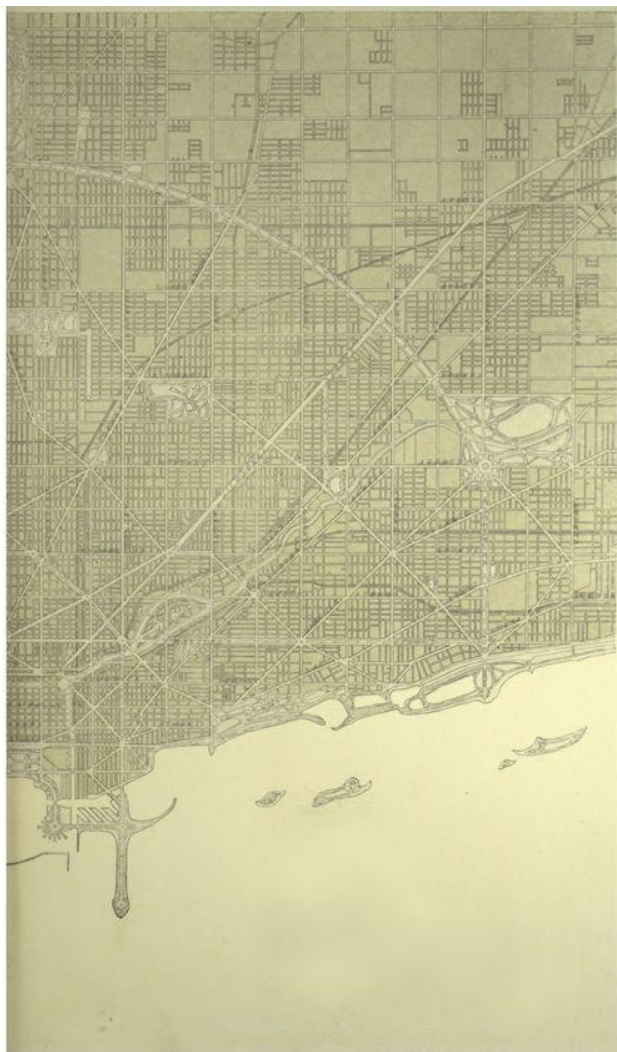
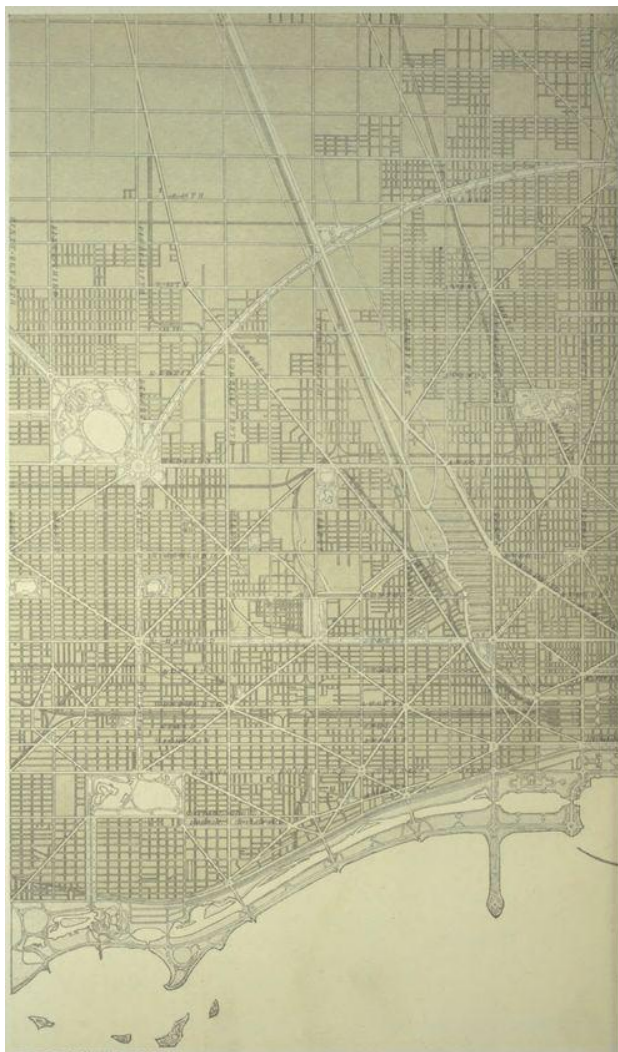
Следовательно, каковы бы ни были формы, которые примет обработка города, эффект обязательно должен быть достигнут повторением единицы измерения. Если изложенные характеристики предполагают монотонность, тем не менее, таковы ограничения, наложенные природой; и до тех пор, пока не будет поставлена прямая задача, никакое предлагаемое лечение не покажется адекватным или не окажется надолго удовлетворительным. С другой стороны, сейчас существует возможность создать на основе этих самых условий город, который будет развиваться в условиях удобства и порядка и будет обладать всеми средствами для того, чтобы сделать своих граждан процветающими и довольными.

Именно в группировке зданий, объединенных общей целью — будь то административная, образовательная или коммерческая, — нужно найти адекватный метод лечения; или, опять же, в далеко тянущихся линиях лагун, приглашающих множество людей искать отдыха вдоль бесконечных миль береговой линии; или на широких проспектах, где вид, казалось бы, заканчивается башней днем, или в сходящихся линиях огней ночью, в каждом случае разум осознает, что за их пределами все еще есть пространство. Всегда должно быть ощущение этих широких водных поверхностей, отражающих небесные облака; всегда должно быть ощущение широты и свободы, которые являются самим духом прерий.

Ни в один период своей истории город не заглядывал достаточно далеко вперед. Ошибки прошлого должны стать предупреждением на будущее. Не может быть никаких

обоснованных опасений, что какие-либо планы, которые могут быть приняты, окажутся слишком широкими и всеобъемлющими. Эта идея может быть отклонена как недостойная минутного рассмотрения. Скорее, следует понять, что самые широкие планы, которые город может быть вынужден принять сегодня, должны оказаться неадекватными и ограниченными до конца следующей четверти века. Разум человека, по крайней мере, выраженный в работах, за которые он фактически берется, оказывается неспособным подняться до полного понимания потребностей города, растущего такими темпами, которые сейчас гарантированы Чикаго. Поэтому никто не должен колебаться перед тем, чтобы посвятить себя самому крупному и всеобъемлющему начинанию; потому что прежде, чем какой-либо конкретный план может быть осуществлен, начнет зарождаться еще более масштабная концепция и возникнут еще большие потребности.

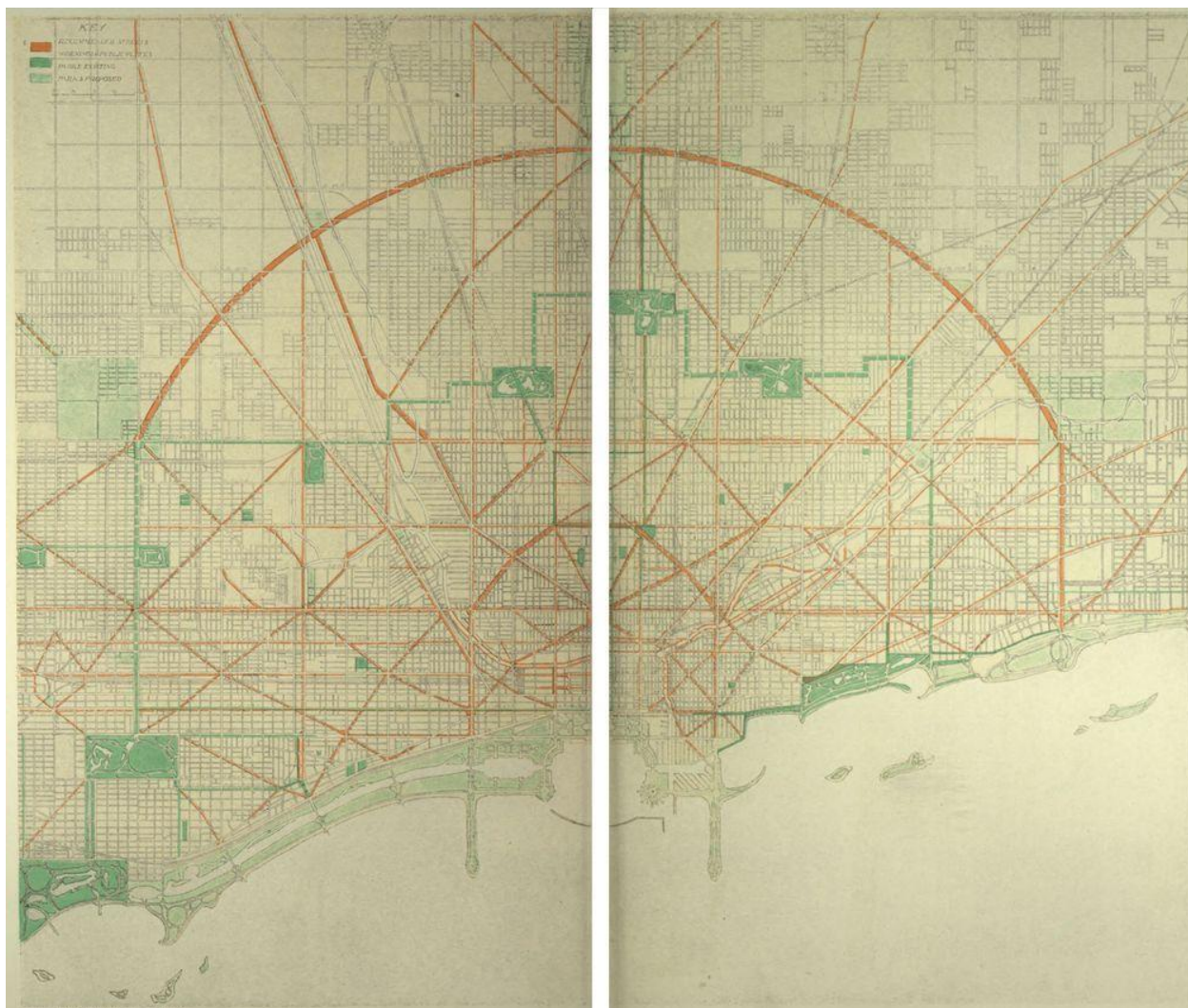
Два главных соображения для каждого крупного города - это, во-первых, адекватные средства передвижения; и, во-вторых, достаточная парковая зона для обеспечения хорошего самочувствия и порядка. В тех частях города, где заторы привели к затруднению дорожного движения и, как следствие, к расточительству, необходимо создавать новые улицы любой текущей ценой. Чикаго сейчас достиг той точки своего роста, когда загруженность внутри города требует новых и расширенных каналов передвижения, чтобы вместить растущие толпы, которые запруживают узкие и неадекватные магистрали. Необходимо также упорядоченное расположение общественных и полуобщественных зданий и надлежащие подходы к таким структурам, чтобы выразить мощь и достоинство города. Человек думает о Париже не как о месте, где проживает столько миллионов человек, а как о прекрасной столице, в которой художественное чутье французского народа нашло наиболее полное выражение. Лондон производит впечатление не столько из-за своих размеров, сколько из-за тех памятников, которые гений англосаксонской расы воздвиг в ознаменование великих событий и в память о великих именах в развитии цивилизации. В Берлине, Вене и в каждом крупном городе Европы именно планировка города, характер его памятников, впечатляющее расположение общественных зданий, живописность его магистралей, развитие его парков и скверов или благоустройство набережной придают городу характер и очарование, которые создают индивидуальность и интерес.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXXV. ЧИКАГО. ПЛАН ПОЛНОЙ СИСТЕМЫ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ И СИСТЕМЫ ПАРКОВ И ИГРОВЫХ ПЛОЩАДОК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ ГОРОД КАК ОРГАНИЗМ, В КОТОРОМ ВСЕ ФУНКЦИИ СВЯЗАНЫ ДРУГ С ДРУГОМ.

[\[Больше\]](#)

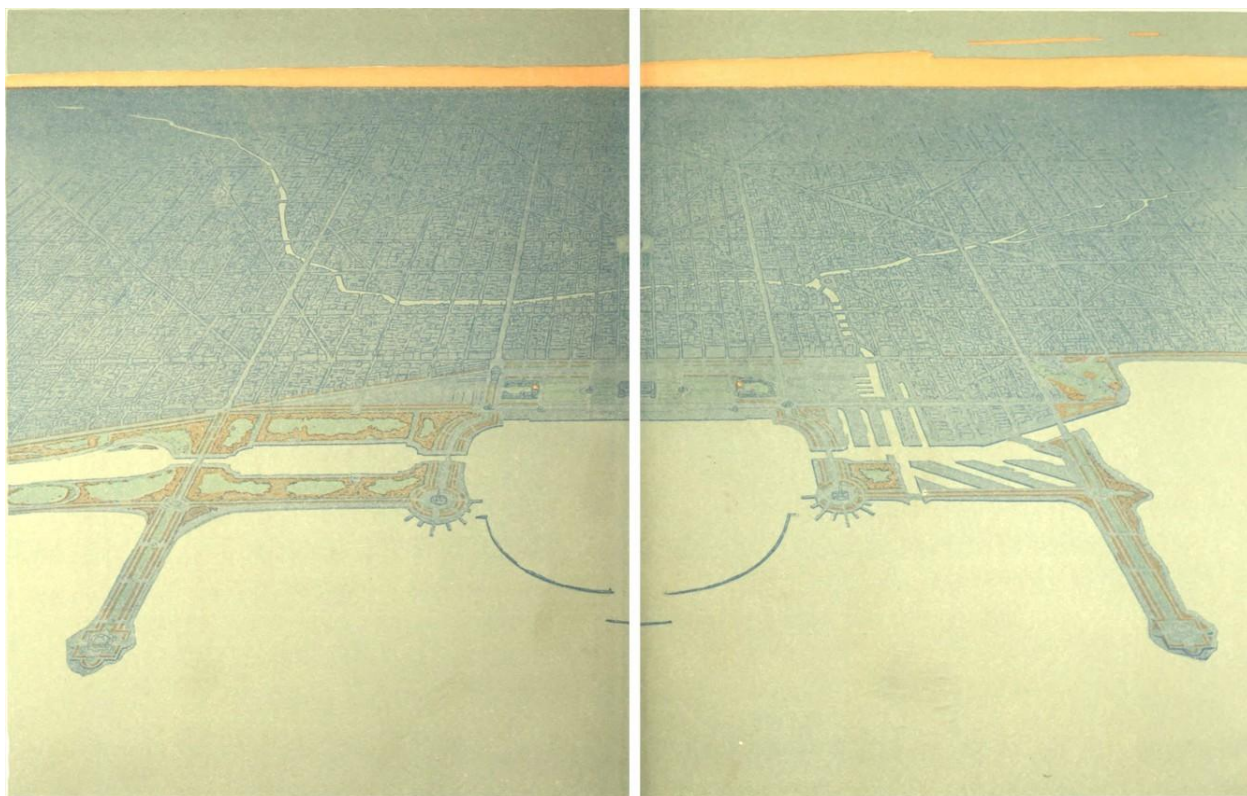


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXXVI. ЧИКАГО. СУЩЕСТВУЮЩИЙ И ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН СИСТЕМЫ УЛИЦ И БУЛЬВАРОВ.

Предлагаемые дополнительные артерии и расширения улиц (оранжевый); существующая парковая система (зеленый); предлагаемые новые парки и игровые площадки (заштрихованы зеленым). Предлагаемые диагональные артерии во всех случаях являются продолжениями уже существующих, и вокруг центра города они служат для создания в сочетании с прямоугольными улицами предлагаемых кольцевых бульваров.

[\[Больше\]](#)

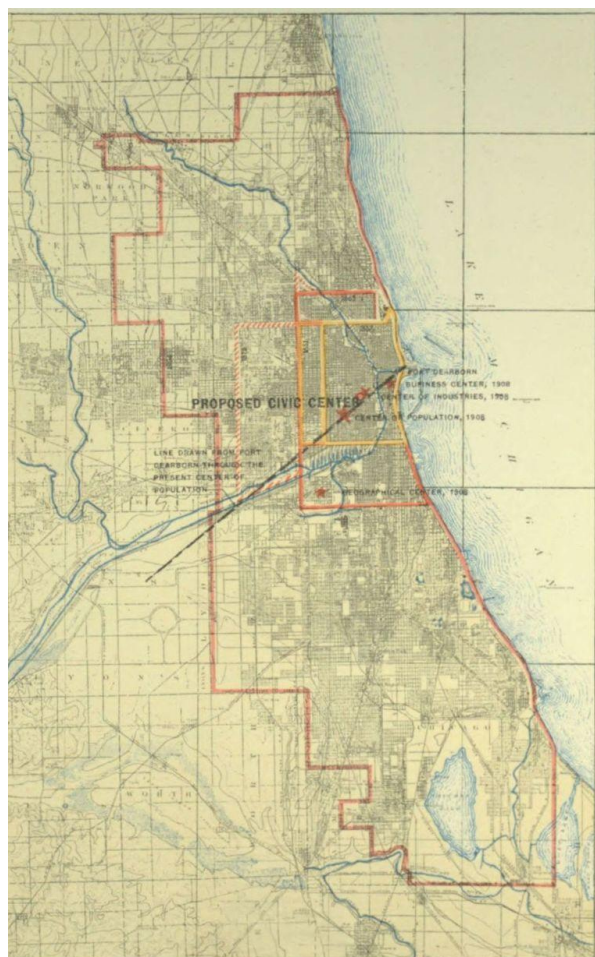


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

LXXXVII. ЧИКАГО. ВИД, ОБРАЩЕННЫЙ НА ЗАПАД, НА ГОРОД, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР, ГРАНД-ОСЬ, ГРАНТ-ПАРК И ГАВАНЬ.

Нарисован для коммерческого клуба Жюлем Гереном.

[\[Крупнее\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

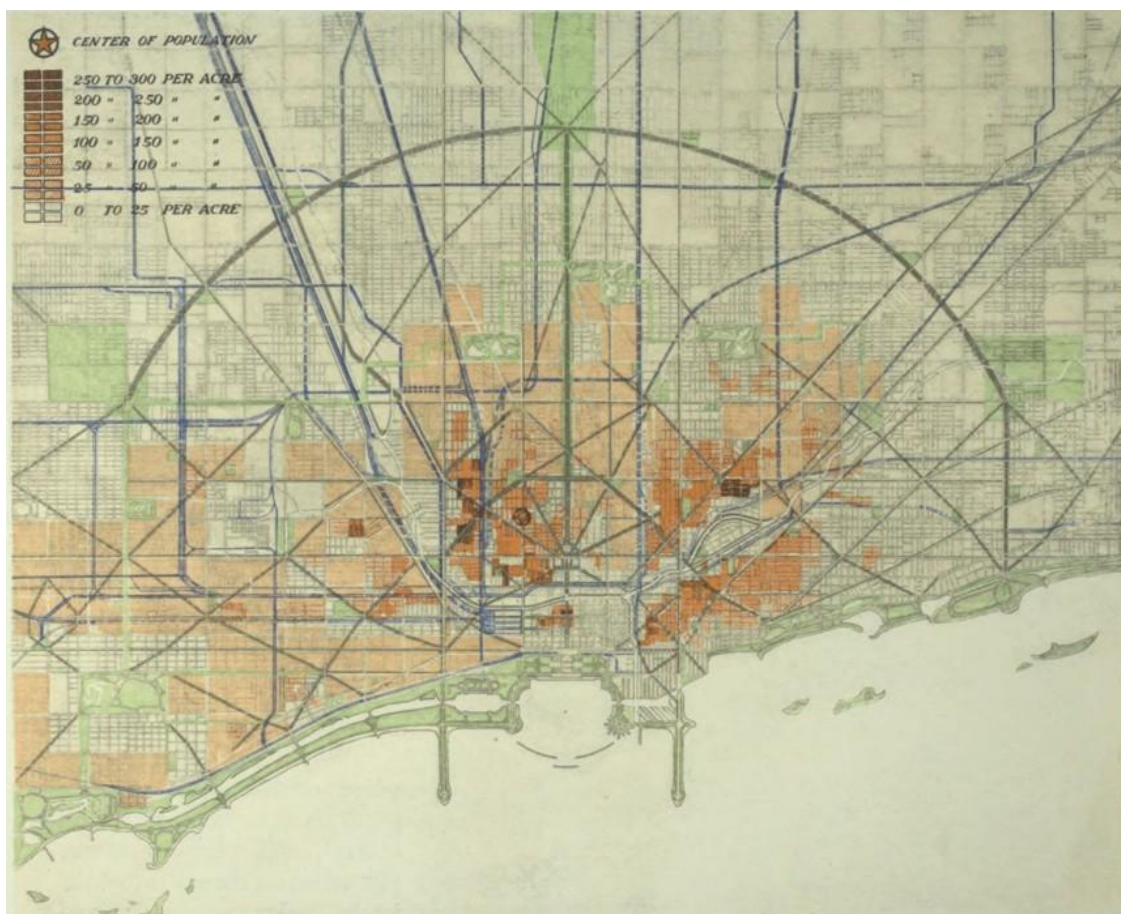
ЛХХХVІІІ. ЧИКАГО. КАРТА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ
ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ ГРАНИЦЫ ГОРОДА, И ЛИНИЯ,
ПРОВЕДЕННАЯ ОТ МЕСТА РАСПОЛОЖЕНИЯ ФОРТА ДИРБОРН
Через НЫНЕШНИЙ НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ
ОБЩУЮ ТЕНДЕНЦИЮ РОСТА.

[\[Больше\]](#)

Во всех растущих городах было необходимо, как сейчас необходимо в Чикаго, преодолеть условия, налагаемые отсутствием адекватного и всеобъемлющего плана на начальном этапе, и создать за большие деньги те магистрали, бульвары и общественные площади, которых требуют растущие запросы населения и более широкие требования гражданской жизни. Чем дольше откладывалось начало, тем сложнее была задача и тем больше были затраты; но каким бы ни был труд и какими бы большими ни были затраты, результат всегда оказывался больше, чем компенсация затрат. Так будет и с Чикаго. Каждый год отсрочки лишает ее граждан преимуществ, которыми они могли бы пользоваться, если бы проводили улучшения, необходимость которых была общепризнана.

Люди устремляются в те города, где хорошие условия труда, изобилие возможностей для отдыха и где есть развлечения для чувств и

интеллекта. Богатые и утонченные люди ищут такие города в качестве места своего пребывания; и те, кто накопил богатство в городе, стремящемся к благоустройству, остаются там. Более того, сегодня нет более сильного призыва к американскому гражданину, чем призыв родного или принятого города встать на службу созданию лучших условий не только для себя, но и для всех тех, кто по необходимости зарабатывает свой хлеб в поте лица. Нельзя отвергать и призыв потомков. Любить свой город и служить ему, участвовать в его развитии, стремиться улучшить его условия и продвигать его высшие интересы — это одновременно долг и привилегия патриота мира.



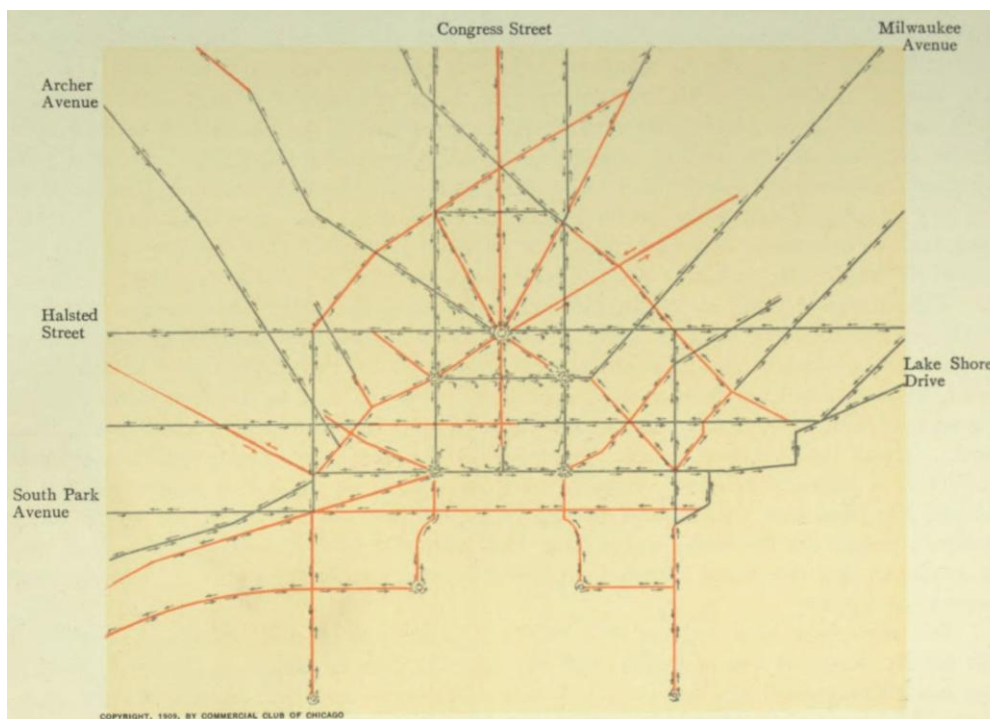
АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

ЛХХХІХ. ЧИКАГО. СХЕМА ОБЩЕЙ СХЕМЫ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПАРКОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ.

Различные плотности населения, варьирующиеся от 0 до 25 человек на акр и от 250 до 300 на акр, обозначены различными значениями плотности красным цветом. Населенный пункт обозначен звездочкой. Железные дороги выделены синим цветом.

[\[Больше\]](#)

Магистралли города можно разделить на три класса: улица, под которой подразумевается общий тип артерии; проспект, по которому потоки транспорта колеблются взад и вперед; и бульвар, спроектированный в первую очередь как комбинация парка и подъездной дорожки. Первым соображением для всех магистралей является чистота, которая является результатом тщательного ремонта хорошего дорожного полотна и неустанной заботы со стороны городского департамента уборки. В перегруженном торговом районе желательная ширина улицы составляет от 80 до 100 футов, примерно поровну разделенных между тротуарами и проезжей частью. Тротуар здесь должен быть гладким и бесшумным; должны быть частые островки безопасности для пешеходов, переходящих из стороны в сторону, и случайные переходы в метро; а освещение, вывески и все аксессуары улицы должны быть расположены с учетом требований хорошего тона. Для улиц большой грузоподъемности желательна ширина от 70 до 90 футов, при ширине проезжей части чуть более половины всего пространства, и здесь тротуары должны быть максимально прочными, независимо от шума.^[22]



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

ХС. ЧИКАГО. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ СХЕМА УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЛИНИИ ДВИЖЕНИЯ (ЧЕРНЫЙ) И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛИНИИ (ОРАНЖЕВЫЙ).

Движение с севера на юг и с востока на запад уже налажено благодаря прямолинейной системе улиц. Необходимы дополнительные удобства, которые будут обеспечены за счет расширения улиц и новых артерий. Кровообращение в направлении центра частично налажено, но артерии нуждаются в расширении и развитии, а кровообращение по всему городу с северо-запада на юг и восток и с юго-запада на север отсутствует. Предлагается устранить этот недостаток за счет расширения существующих диагональных улиц.

На жилых улицах площадь, отведенная под тротуар, вполне может быть уменьшена с 20 до 36 футов, в зависимости от интенсивности движения, чтобы можно было получить большую площадь под деревья и газоны. Это крайне желательно в тех случаях, когда, как это неизбежно в некоторых районах, дома расположены в большом количестве друг к другу или многоквартирные дома расположены в большом количестве, так что у маленьких детей могут быть игровые площадки под рукой, и может преобладать спокойная тень. Ухоженный газон перед домом прививает привычку к опрятности и комфорту внутри; а прохладная тень выводит людей из подвалов и темных комнат на свет, тем самым способствуя наведению порядка и повышению нравственности.

Самым большим уродством резиденс-стрит является разнообразный ассортимент столбов, которые вытесняют деревья вдоль пространства между бордюром и тротуаром. Здесь есть опоры для троллейбусов, столбы электрического освещения, столбы для телефонных проводов, а также столбы для полицейской и пожарной сигнализации. Естественное развитие города приведет к тому, что большая часть таких услуг будет сосредоточена в каналах, контролируемых муниципалитетом и совместно используемых городом и различными корпорациями общественного обслуживания. Как только улицы будут очищены от этих препятствий, муниципалитет должен взять на себя посадку и уход за всеми деревьями на уличных пространствах, чтобы посадка была эффективной и привлекательной на протяжении всего пути. Нынешний метод передачи такой работы частным лицам неизбежно приводит к неровному виду улицы, а также не обеспечивает того разнообразия деревьев, которое придает красоту и индивидуальность проезжей части.

Проспект или транспортная улица должны быть достаточной ширины, чтобы привлекать к себе потоки транспорта, проходящие из одной точки города в отдаленные точки. Здесь следует предусмотреть не только движение автотранспорта, но и линий для движения трамваев; и эти два течения вполне могут быть разделены, чтобы не создавать помех друг другу. Эта цель может быть достигнута, как в Париже, дорогой, обсаженной деревьями, или там может быть разделение на различные дороги, из которых одна является доминирующей. Эти магистрали, если они соответствуют системе прямолинейных улиц, должны быть проложены с интервалами, достаточными для обеспечения движения транспорта, которое естественным образом стекалось бы на них с более узких параллельных улиц и с пересекающихся улиц. Однако для обеспечения движения транспорта с северо-востока на юго-запад, с северо-запада на юго-восток и наоборот, диагональные проспекты становятся необходимостью, чтобы сэкономить время и, как следствие, расходы.

Лишь немногие города были спланированы с достаточной предусмотрительностью, чтобы предусмотреть такие диагонали. Обычно случалось, что сначала застраивался небольшой городской район, в котором не ощущалась необходимость в диагональных магистралях; а затем, по мере расширения города, добавлялся квартал за районом, где соблюдалась первоначальная уличная система, без оглядки на увеличение трафика, которое порождает рост. Единственная идея тех, кто создает новые подразделения, - обеспечить максимальное пространство для немедленной продажи, предоставив будущему самому позаботиться о себе. Отсюда происходит, что, как правило, когда диагональные улицы становятся насущной необходимостью, их приходится создавать с большими затратами и с большими временными неудобствами. Тем не менее, каковы бы ни были затраты, такие магистрали должны быть открыты; и сам город выигрывает в каждом случае не только за счет экономии времени, но и за счет увеличения налоговых отчислений, к которым неизбежно приводят такие улучшения. К счастью для Чикаго, уже существует значительное количество диагоналей, и большая роль, которую они играют в повышении тиража, является лучшим аргументом в пользу их расширения и доработки. Блу-Айленд и Милуоки-авеню, счастливые остатки старых проселочных дорог, теперь пропускают большие потоки транспорта, в то время как Огден-авеню, Арчер-авеню и другие менее протяженные диагонали очень полезны для экономии времени.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

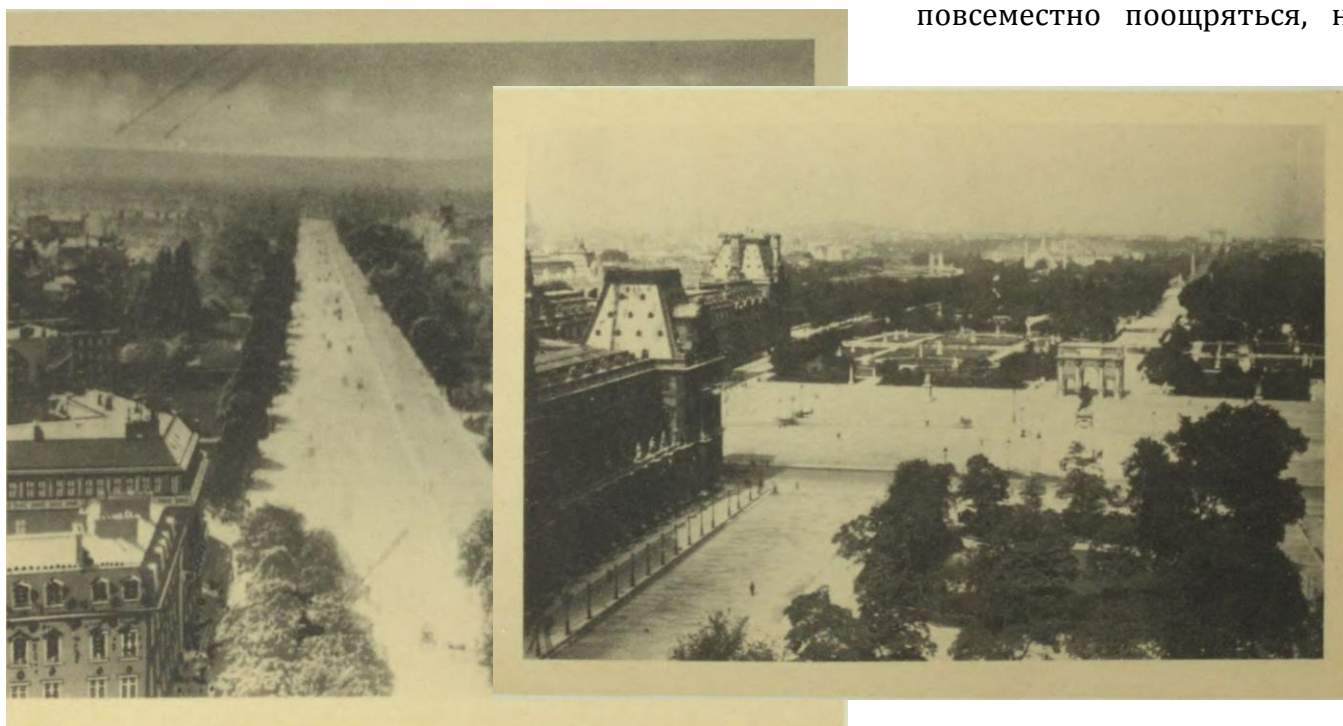
ХСІ. ЧИКАГО. СУЩЕСТВУЮЩИЕ И (ВЫДЕЛЕНЫ КРАСНЫМ) ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДИАГОНАЛЬНЫЕ АРТЕРИИ.

[\[Больше\]](#)

Третий класс магистралей - это бульвары, собственно так называемые; улицы, на которых исключено всякое интенсивное движение; улицы, вдоль которых расположены удобные и

даже изящные дома; улицы, где растут трава, кустарники и деревья и где вполне могут быть постоянные игровые площадки для детей по соседству, подобные тем, которые сейчас есть на многих чикагских бульварах. Если на определенных участках здания легких производств примыкают к этим магистралям, работающие люди будут наслаждаться максимумом свежего воздуха и света и, таким образом, будут работать с наибольшей эффективностью. На бульваре также есть подходящие места для установки статуй и фонтанов, а также всех других приятных глазу украшений, делающих город привлекательным. Небольшие парки вполне могут примыкать к бульварам или быть их продолжением, создавая таким образом более крупные игровые площадки, места собраний и для демонстрации растений и цветов, а также редких и красивых деревьев, которые вызывают к почти всеобщей любви к природе. Принцип, определяющий группировку бульваров и проспектов, заключается в установлении сквозных связей, так что одна магистраль должна переходить в другую, и что

движение должно повсеместно поощряться, но



ХСII. ПАРИЖ. БУЛЬВАР Булонский лес, ОЕ
АРКЕ.

ХСIII. ПАРИЖ. САДЫ ТЮИЛЬРИ И ЕЛИСЕЙСКИЕ ПОЛЯ ЗА НИМИ, ОБРАЗУЮЩИЕ
ГЛАВНУЮ ОСЬ ГОРОДА.

никогда не препятствовать.

Вдоль изогнутых проспектов и диагоналей архитектурный проект должен избегать застройки проезжей части сооружением за сооружением, каждое из которых следует прихоти своего владельца или стремлению архитектора к новизне. Не пытайтесь соблюдать формальности или настаивать на единообразии дизайна в больших масштабах, архитекторы должны постоянно демонстрировать, так сказать, командную работу. Прежние времена, когда каждый архитектор стремился построить свой карниз выше или замысловатее соседнего, к счастью, уступают место более здравой идее принятия существующих условий, когда установлена разумная линия. Существует столько же причин, по которым фасады должны уживаться в гармонии, сколько и для мира между соседями. В случае открытых пространств эффективность архитектурного замысла достигается только за счет большого единства всей композиции. Гармоничное решение зданий, стоящих по кругу напротив железнодорожного вокзала в Риме и на Вандомской площади в Париже, а также план, принятый для площади перед вокзалом Юнион Стейшн в Вашингтоне, доказывают, что единый и величественно простой дизайн может создать впечатляющий

эффект. В Париже, когда была предпринята попытка переделать некоторые дома на Вандомской площади, владельцам было запрещено это делать, потому что предлагаемые изменения нарушили бы архитектурную симметрию



ХСV. ПАРИЖ. ВИД С ТРИУМФАЛЬНОЙ АРКИ НА БУЛЬВАР Булонский лес.

ТРИУМФАЛЬНУЮ АРКУ В ПЕРСПЕКТИВЕ.

этого круга.

Чикаго, будучи сравнительно новым городом, избежал одной трудности, возникшей при реконструкции городов Старого Света; здесь нет зданий, обладающих исторической или живописной ценностью, которыми пришлось бы пожертвовать ради реализации планов, необходимых для обеспечения кровообращения растущего мегаполиса. Однако отсутствие монументальных сооружений налагает на градостроителя другие обязательства. Все бульвары Парижа были построены по образцу бульваров Людовика XIV, с двумя рядами деревьев, окаймляющими подъездные дорожки, и рядами домов по обе стороны улицы, так что масса зелени почти полностью закрывает вид на фасады. На новых улицах дома должны иметь другую систему выравнивания, чтобы образовывать ломаную линию, которая будет допускать чередование массивов каменной кладки и зеленых насаждений. Таким образом, бульвары приобретут художественный эффект; в то же время линия фасадов будет удлинена, что сделает интерьер жилищ более здоровым и приятным. Почти такой же эффект создается во многих многоквартирных домах Бостона и некоторых районах Вашингтона, которые построены с трех сторон двора, оставляя массу зелени открытой для улицы.

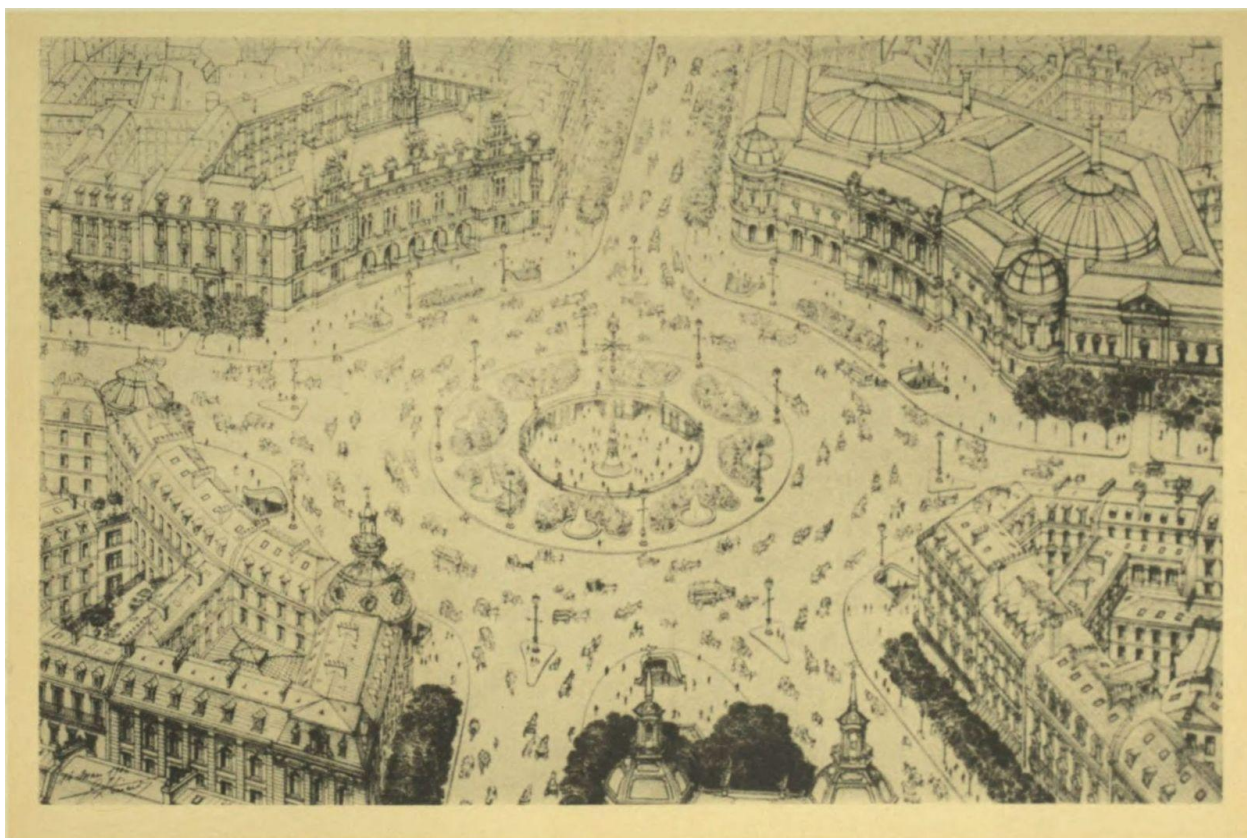
При прокладке новых магистралей или ремонте старых необходимо помнить, что в отношении улиц с интенсивным движением населения постоянно предъявляются повышенные требования к ширине, и что на жилых улицах город не должен быть излишне обременен затратами на строительство и обслуживание улиц. Более того, четкое разделение жилых улиц от транспортных обеспечивает большую экономию. Всякий раз, когда уличная железная дорога захватывает жилую улицу обычного размера, эта улица немедленно начинает трансформироваться в деловую улицу; и это изменение, хотя и происходит медленно, приводит к снижению стоимости земли, что, за исключением выгодно расположенных углов, равносильно фактической конфискации. При хорошем планировании

эти разорительные преобразования становятся ненужными, и покупка дома становится стабильной инвестицией, а не азартной игрой. Опять же, опыт каждой страны доказал, что четкое и даже безжалостное прорезание основных магистралей через застраиваемый район и разделение крупных кварталов на транспортные артерии и служебные улицы является наиболее рациональной экономией, а также наиболее эффективным средством достижения желаемой цели.

Вторая форма нарушения движения, возникающая при пересечении линий движения, осложняется тем фактом, что здесь необходимо учитывать движение пешеходов, а также движение транспортных средств. Бывают моменты, когда люди собираются на улицах в патриотических целях, как, например, в День празднования Четвертого июля или из-за страстного желания узнать новости о важных событиях, таких как результаты выборов. Право людей собираться для обсуждения является основополагающим. Всем этим требованиям должно соответствовать создание открытых пространств, которые соответствующим образом могут быть украшены статуями выдающихся людей или фонтанами и мемориалами различного рода. Эти места для сборки и украшения должны быть расположены таким образом, чтобы движение транспорта проходило беспрепятственно. Ничто не может быть более импровизированным, чем произвольные правила полиции во многих наших городах, где как для прохожих, так и для транспортных средств навязываются длительные объезды, чтобы уменьшить заторы, предотвратить которые - задача градостроителя. Однако ни в одном городе мира эта сложная проблема не была полностью решена.

Против французской системы "звездных мест" выдвигается обвинение в том, что они создают заторы из-за концентрации движения; и, несомненно, они подвержены этому обвинению, когда расположены на крупных транспортных магистралях, если только не прилагаются усилия для обеспечения движения, подобного водовороту, так что каждое въезжающее транспортное средство должно двигаться по окружности, пока не достигнет своей конкретной улицы. Решение о плавном соединении двух линий в общую линию на определенном расстоянии, как у железной дороги, имеет преимущества, которые градостроитель не упустит из виду. Какой бы ни была форма, принятая в конкретном случае, углы на участках, образованных перекрестком, должны быть изучены, чтобы открытое пространство не казалось незавершенным, а также чтобы архитектору не пришлось использовать острые углы, непригодные для архитектурной обработки.

Следует иметь в виду, что прямота - не единственное соображение. Загруженные транспортные средства, естественно, выбирают кратчайший путь, но подавляющее большинство транспортных средств, а также пешеходов, съезжают с прямой линии на улицы, привлекательные благодаря магазинам, деревьям или другим украшениям. Часто бывает так, что непривлекательные улицы, несмотря на то, что они короче, совершенно пустынные, потому что они усеяны пустырями, уродливыми зданиями и унылыми пространствами. Красота притягивает, в то время как уродство отталкивает в городской архитектуре, как и во всем остальном. Более того, каждое соображение, влияющее на планировку города в целом, является истинно архитектурным, и везде, где есть свидетельства дальновидности и связи одной части с другой, ум находит наивысшее удовлетворение. Париж является международной столицей, потому что при его планировании всемирный разум признает ту законченную артикуляцию, которая удовлетворяет стремление к хорошему порядку и симметрии в каждой части.



ХСVI. СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ, ПРЕДЛОЖЕННАЯ М. ЭНАРОМ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕСТ.

Непрерывное вращательное движение сводит конфликт токов к минимуму.

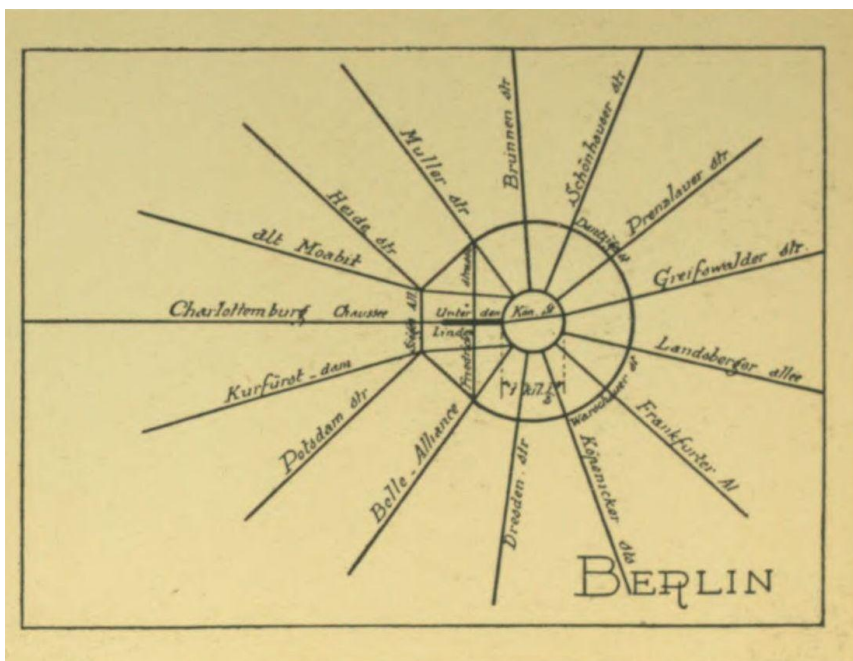
Если бы Чикаго перенесли сегодня, он по-прежнему находился бы на том месте, где он сейчас находится; и если бы улицы снова нанесли на карту, была бы принята та же общая система, потому что нынешняя прямолинейная система улиц лучше всего соответствует линии берега озера, которую природа без изменений установила. Прямолинейная система, безусловно, соответствует представлениям о правильности, присущим человеческому разуму; а также она предполагает минимальную трату наземного пространства. Более того, река, по большей части, позволяет использовать прямоугольную систему, не нарушая упорядоченного расположения улиц. Только тогда, когда население города увеличивается, диагонали становятся необходимыми для того, чтобы значительно сэкономить время и предотвратить заторы за счет разделения движения. Таким образом, ни один прямолинейный город не является совершенным без диагональных улиц; и наоборот, при наличии прямолинейной системы построение диагоналей обеспечивает наибольшее удобство.

Теперь, хотя случается так, что планировка нового города требует прямолинейности как обязанности, а диагонали - как необходимости, столь же верно и то, что из этих жестких условий следует сделать достоинство. Истинное величие заключается в простой протяженности, в перспективах, более протяженных, чем может охватить глаз, в дорогах, подобных стрелам, которые летят с неизменной скоростью; и когда и где позволяет ровная местность, к этой славе следует стремиться. Старые города действительно могут изгибать свои новые улицы, чтобы сохранить то, что является живописным или историческим; но новые города, построенные на равнинной местности, должны следить за тем, чтобы по мере разбивки улицы и проспекты были достаточными для движения транспорта, который будет поступать к ним из самого города, и чтобы такие магистрали составляли неотъемлемую часть всей системы кровообращения.

Очевидно, что по мере увеличения численности населения вся территория между нынешними западными границами и рекой Дес-Плейнс будет густо заселена, и что по мере продолжения этой оккупации давление растущего числа людей, стремящихся добраться до делового района и побережья озера, приведет к серьезным заторам, если не будут созданы дополнительные магистрали для расширения транспортных средств, которых недостаточно даже в настоящее время. Очевидно, что было бы напрасно ожидать от тех, кто строит подразделения просто с целью продажи земли, что они создадут систему кровообращения, достаточно всеобъемлющую, чтобы соответствовать требованиям растущего города. Эта задача принадлежит самому городу, и единственный способ, которым она может быть выполнена, - это подготовка и принятие плана планировки всех тех земель, прилегающих к городу, которые с достаточной уверенностью будут включены в расширенные границы. Вся территория, простирающаяся на запад до Де-Плейнс, должна быть спланирована в соответствии с будущими требованиями, с необходимой площадью для жилых домов, а также широкими транспортными магистралями, хорошо спланированными диагоналями для сбора и распределения пассажиров и достаточными парковыми пространствами. Как архитекторы Людовика XIV. улицы и авеню Парижа были проложены задолго до оккупации, и поскольку правительство Соединенных Штатов приняло план развития всего округа Колумбия в соответствии с первоначальным планом L'Enfant, властям Чикаго следует позаботиться о том, чтобы при создании новых подразделений в любой части округа Кук, которая в настоящее время не входит в границы города, магистрали в этих подразделениях были оборудованы для обеспечения движения, которое будет затруднено из-за их расположения по отношению к деловому району.

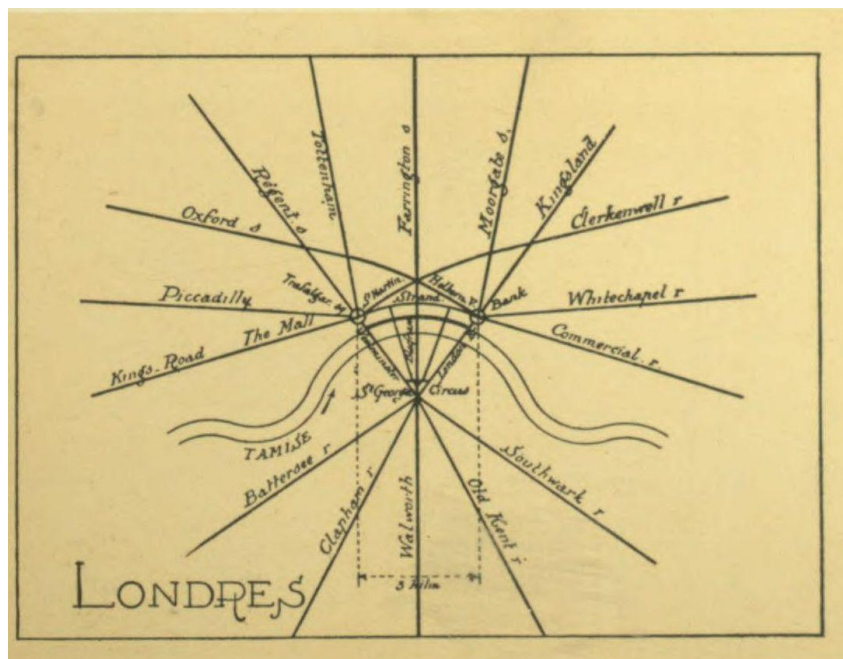
ХСІХ. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ СХЕМА УЛИЦ
БЕРЛИНА.

Функций диагоналей и схем, предложенных для района, примыкающего к деловому району, три: во-первых, позволить транспортному потоку, направляющемуся в центр, быстро добраться до места назначения; во-вторых, отклонить от центра транспортный поток, не имеющий своей конечной точки в пределах центральной зоны; и, в-третьих, обеспечить прямой проезд через центр в тех случаях, когда такое пересечение необходимо.



ВОСПРОИЗВЕДЕНО По КНИГЕ "ПАРИЖСКИЕ ПРЕВРАЩЕНИЯ" М. Э. ЭНАРА

С. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ СХЕМА УЛИЦ
ЛОНДОНА.



ВОСПРОИЗВЕДЕНО По КНИГЕ "ПАРИЖСКИЕ ПРЕВРАЩЕНИЯ" М. Э. ЭНАРА

Вопрос расширения проспектов путем регулирования фасада в значительной степени связан с сохранением природы. Иными словами, вдоль улиц, где преобладают жилые дома, проезжую часть следует расширить за счет приобретения всей собственности до линии зданий, чтобы по мере изменения характера улицы из жилой в деловую она не сужалась в то самое время, когда желательна большая ширина. Короче говоря, город должен приобретать и

владеть передними дворами точно так же, как федеральное правительство владеет пространством между домами и тротуарами в Вашингтоне. Например, Чикагская авеню производит впечатление великолепного бульвара из-за того, что здания расположены на значительном удалении от улицы; но в конечном итоге авеню сузится до 100 футов, если не будут приобретены дворцовые пространства, поскольку приобрести их можно за небольшие деньги, если цель состоит в том, чтобы сохранить пространство открытым.

Диагонали являются наиболее полезными и необходимыми артериями. К первому кольцу, огибающему бизнес-центр, относятся следующие:

От Чикаго-авеню и бульвара Линкольн-Парк до Милуоки-авеню и Канал-стрит, пересекая реку к северу от пересечения трех ее рукавов;

От пересечения



С1. ЧИКАГО. ВИД НА ГРАНД-БУЛЬВАР.

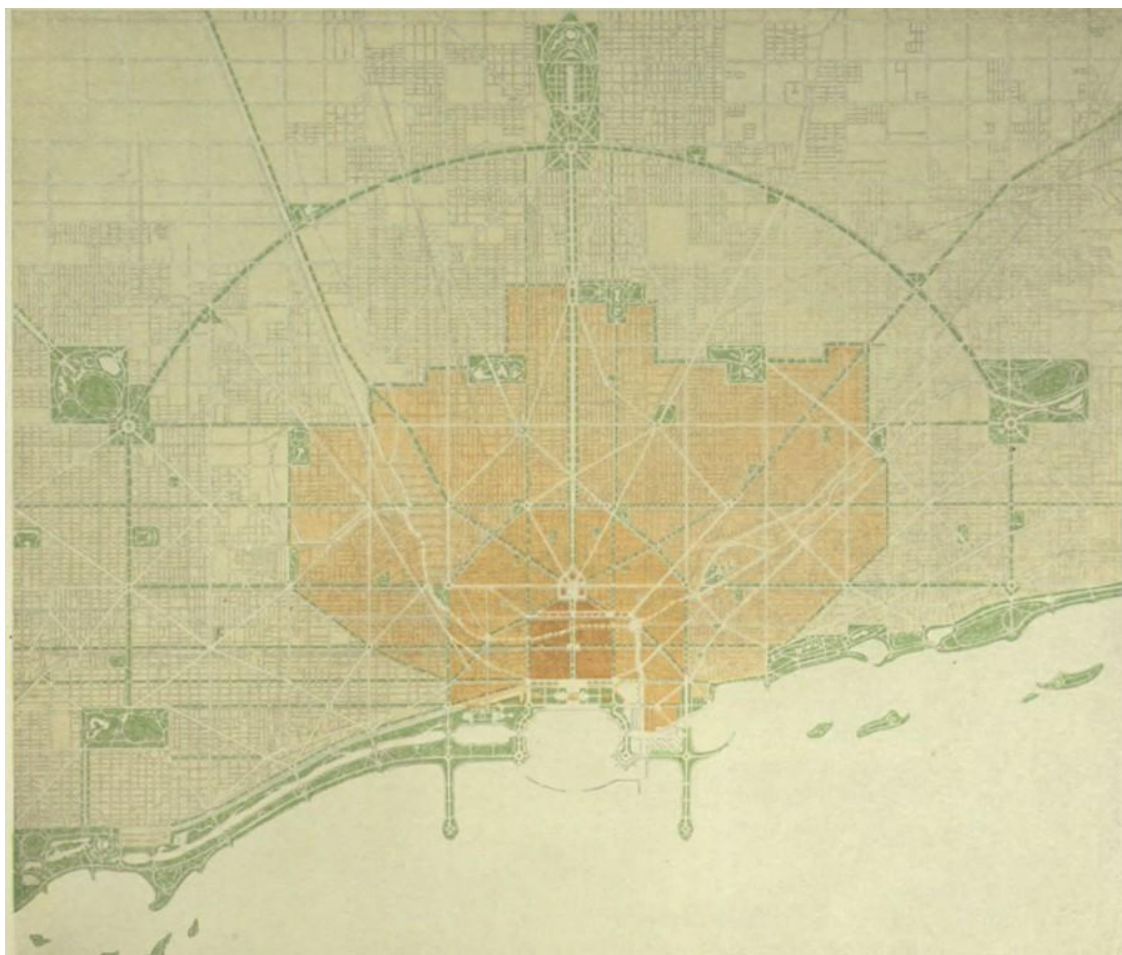
улиц Вашингтон и Канал-стрит до улиц Холстед и Конгресс-стрит;

От Холстед-стрит и Конгресс-стрит до Двенадцатой и Канал-стрит и от последнего перекрестка через реку на Шестнадцатой улице до Арчер-авеню на Стейт-стрит и Коттедж-Гроув-авеню на Двадцать второй улице.

По большей части эти диагонали проходили через оптовые и производственные районы, проходя рядом с некоторыми железнодорожными грузовыми станциями и перекрывая движение в город с других отдаленных грузовых станций. Это движение, как только достигнет автодрома, будет использовать его как средство передвижения по перегруженному району.



СП. ЧИКАГО. ВИД НА ЛЕЙК-ШОР-ДРАЙВ.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СП. ЧИКАГО. ПЛАН ГОРОДА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ОБЩУЮ СИСТЕМУ СУЩЕСТВУЮЩИХ И ПРЕДЛАГАЕМЫХ БУЛЬВАРОВ И ПАРКОВ.

Планируется, что бульвары будут образовывать непрерывную систему движения; парки тесно связаны с системой бульваров и расположены, по возможности, в связи с ними.

[\[Больше\]](#)

По мере увеличения численности населения города неизбежно расширяется и его торговый и деловой район, а рост стоимости недвижимости оттесняет интересы оптовой торговли все дальше от центра. Таким образом, характер движения на этих кольцевых артериях изменился бы, и в конечном итоге их можно было бы превратить в бульвары для любого вида транспорта, кроме интенсивного группового. Аргументы в пользу схемы, как описано выше, одинаково убедительны, если рассматривать их применительно к любой форме дорожного движения. Он основан на общем опыте других городов, который доказывает, что происходит постепенная эволюция от простой полезности к услугам более легкого и приятного характера. Например, площадь Невинных в Париже, когда-то бывшая закрытым кладбищем, теперь превратилась в игровую площадку и служит передышкой для густонаселенного района. Отчасти такая эволюция произойдет в случае с нынешними грузовыми верфями, расположенными вдоль реки, которые в конечном итоге будут заброшены для грузовых целей, точно так же, как укрепления Парижа и Вены были преобразованы из абсолютно полезных в совершенно иного характера.

Когда грузовые склады будут преобразованы в промышленные площадки, большой участок территории будет доступен для общественных целей, и растущему населению может легко потребоваться пространство для отдыха; а тот факт, что доступное

пространство расположено вдоль реки, будет иметь двойное преимущество, поскольку берега реки представляют собой приятное разнообразие, когда они простираются по всему городу.



ГОРОД Чикаго. ВИД на БУЛЬВАР ДРЕКСЕЛ.

В дополнение к диагоналям, показанным на схеме, приведены существующие дороги, проходящие рядом с большой железнодорожной полосой отвода. Некоторые из них уже распространяются далеко за пределы страны, а также проникают в город. Все они должны быть улучшены, и недостающие звенья должны быть восполнены. Когда, возможно, не за горами тот день, когда железные дороги, ведущие в город, будут приводиться в действие электричеством, лучших магистралей и вообразить невозможно. Их следует

расширить, украсить и превратить в великие артерии. За пределами городских границ, а часто и внутри них, эти магистрали рядом с железными дорогами проходят через густонаселенные районы, где они приобретают все большее значение. Они должны быть осушены, заасфальтированы и посажены наилучшим образом, и в первую очередь важно, чтобы проезжие части и железные дороги не пересекались на уклонах. Эта работа по благоустройству, которая уже ведется внутри города, должна продолжаться до тех пор, пока не будут ликвидированы все перекрестки на территории, показанной на главной схеме, или прилегающие автомагистрали.

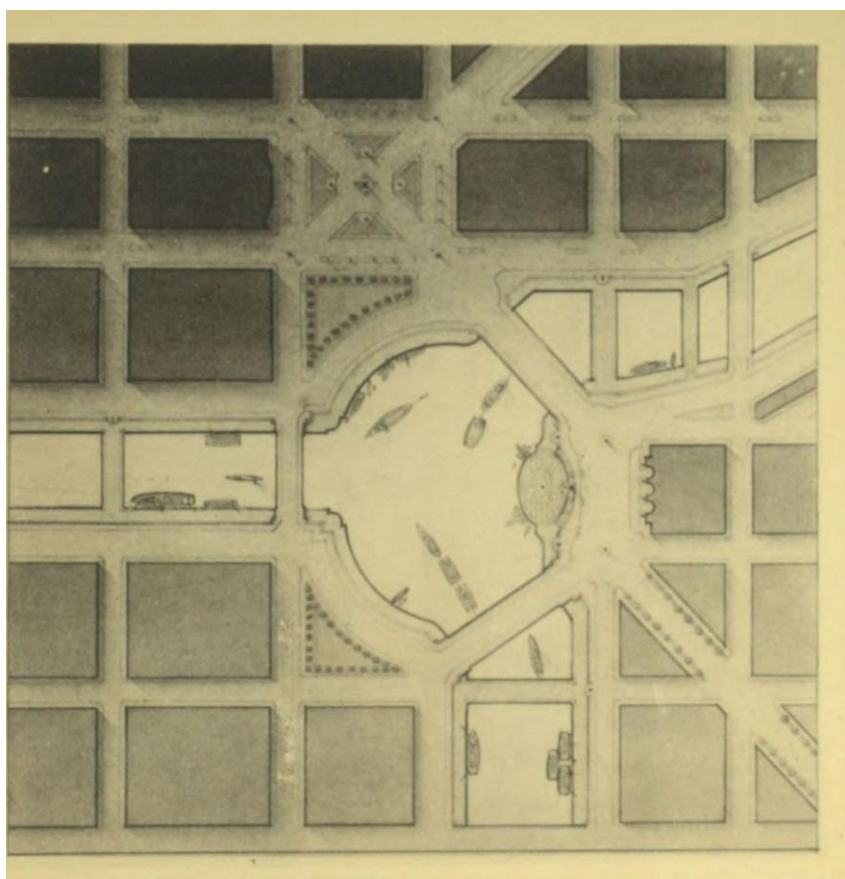
Со временем улицы внутри бизнес-центра будут максимально облагаться налогом на поверхности, на подвесных трамвайных путях и под нынешними ступенями. Зная это, важно предусмотреть средства для максимального ограничения передвижения людей по центру, когда для работы или отдыха не требуется входить в него или проходить через него. Топография Чикаго такова, что это может быть легко достигнуто. Берег озера быстро изгибается к северо-



РЕЗЮМЕ. ЧИКАГО. ВИД На Мичиган-АВЕНЮ, ОБРАЩЕННЫЙ На СЕВЕР.

западу к северу от Норт-авеню, таким образом размещая центр населения этого района так далеко на запад, что движение может направляться прямо на Южную сторону, не проезжая через деловой район, если только будут предоставлены средства для этого; и в то же время жители Вест-сайда могут легко добраться до Северной и Южной сторон, к югу от деловых районов, не проезжая через центр.

Улицы должны быть благоустроены таким образом, чтобы обеспечить такие маршруты движения. В настоящее время почти каждый, кто направляется из одной части города, лежащей за пределами центра, в другую часть за пределами центра, заходит в деловой район и проходит через него по пути. Это движение включает пешеходов, пассажиров надземных и наземных транспортных средств, а также колесных транспортных средств; оно также включает команды и грузовики любого назначения, в том числе пожарных и полицейских служб. Очевидно, что прямые и благоустроенные магистрали должны позволить этому транспортному потоку перемещаться за пределы перегруженного центра с одного участка на другой.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

CVI. ЧИКАГО. ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ТРЕХ РУКАВОВ РЕКИ ЧИКАГО.

Предлагаемый план облегчит движение транспорта с помощью двух дополнительных мостов, размещенных, как предлагается, на северном и южном бульварах на Мичиган-авеню, на уровне выше нынешней улицы, и, в конечном итоге, соединенных с улицами, которые будут построены по обе стороны реки.

Основная часть предлагаемой большой трассы будет простирается от парка на пересечении Грейсленд-авеню и Вест-авеню до Гейдж-парка, отсюда по Пятьдесят пятому бульвару до Мичиган-авеню, а отсюда на север до Грейсленд-авеню у Озера, на расстояние почти в тридцать миль. Эту великолепную трассу можно использовать для создания непрерывных игровых площадок, охватывающих

центр и соединяющих густонаселенные районы, которые будут населять Северную и Южную стороны; и, таким образом, она будет иметь неоценимую ценность. На эту кольцевую дорогу движение будет прибывать со значительных расстояний по обе стороны от нее, затем следовать по ее линии, пока не достигнет улицы, ведущей непосредственно в ту часть города, для которой она предназначена. С помощью такого маршрута можно избежать перегруженности деловых и производственных территорий, и, таким образом, это послужило бы цели многих диагоналей, которые в противном случае необходимо было бы создать. Как непрерывный парк, он обеспечил бы пространство для отдыха и игровые площадки для очень большого количества людей и стал бы самым популярным местом для

развлечений, а также для необходимого передвижения. Более того, большая схема, по-видимому, является линией, наиболее близкой ко всем большим существующим радиусам, и, таким образом, это был бы наиболее экономичный метод обеспечения быстрой и легкой связи. Кроме того, он идеально выражает то, на что нацелены все внутренние трассы, которые являются угловатыми из-за непомерно высокой стоимости их следования по непрерывной кривой; а также потому, что кривая для внутренних трасс не обеспечила бы необходимого сочленения с существующими важными прямоугольными улицами. Степень изгиба этого внешнего кольцевого бульвара обеспечивает чрезвычайно благородный эффект по всей его длине и создает множество живописных ракурсов с пересекающимися улицами. В целом это должно быть величественное шоссе, подобного которому сейчас нет ни в одном городе.

Следующая трасса внутри grand one в настоящее время в основном существует в виде больших парковых бульваров Мичиган-авеню, Гранд-бульвара или бульвара Дрексел до Вашингтон-парка, Пятьдесят пятой улицы до Гейдж-парка; оттуда по бульварам Вест-Парк через Вест-Парки, обратно по бульвару Диверси до Озера и на юг до Мичиган-авеню. Еще одна трасса проходит по тому же маршруту, что и упомянутая ранее, за исключением того, что она не простирается так далеко на юг до Пятьдесят пятой улицы, а идет на запад к Маккинли-парку, как показано на схеме.

Трасса очень большой конечной важности протянулась бы по Мичиган-авеню от Чикаго-авеню до Двадцать второй улицы; оттуда по Двадцать второй улице до Холстеда; по Холстеду по диагонали до угла Эшленд-стрит и Двенадцатой улицы; оттуда на север по Эшленду до Юнион-парка; от Юнион-парка по диагонали до угла Чикаго-авеню и Холстеда, оттуда на восток по Чикаго-авеню до озера. Этот маршрут должен быть отличной транспортной артерией, предоставляющей все возможности для передвижения людей пешком, в экипажах или на уличных автомобилях, а также для команд. Она должна быть очень широкой и хорошо посаженной.

Самый внутренний маршрут проходит по Мичиган-авеню, Двенадцатой улице и Канал-стрит; оттуда по диагонали на Холстед-стрит и Конгресс-стрит; оттуда снова по диагонали на Вашингтон-стрит и Канал-стрит; оттуда по Вашингтон-стрит к озеру. Эта схема должна иметь подземный и воздушный переходы для пассажиров, за исключением того, что воздушная линия должна проходить над Уобаш-авеню, а не над Мичиган-авеню.

Следующие существующие восточно-западные улицы должны быть расширены и значительно улучшены: Грейсленд-авеню, бульвар Диверси, Норт-авеню, Индиана-авеню, Чикаго-авеню, Вашингтон-стрит, Конгресс-стрит расширены и очень сильно расширены. Двенадцатая улица должна стать большим виадуком, начинающимся на углу Мичиган-авеню и простирающимся над ней до канала; и ширина его должна быть не менее 180 футов, как показано на чертежах. Шестнадцатая улица, а также Двадцать вторая улица должны быть расширены. Было бы также разумно расширить каждую из улиц, ограничивающих секцию, идущую на восток и запад, а также улицы, примыкающие к половине секций.

Саут-Парк-авеню (которая является продолжением Гранд-бульвара) следует провести по Центральной полосе отвода штата Иллинойс от Двадцать второй улицы до Грант-парка, по которой она должна проходить к северным грузовым верфям этой железной дороги; оттуда по верфям и главному ответвлению реки и далее, пока не соединится с Линкольн-Парк-Лейк-Шор-драйв с северной стороны. Это образовало бы непрерывный внешний бульвар, соединяющий системы Линкольн-парка и Южного парка с предельной корректностью и изяществом. Этот путь позволил бы людям проходить мимо бизнес-центра, когда они не желают входить в него, и стал бы дополнительным проездом в центр и обратно.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

CVII. ЧИКАГО. ВИД, ОБРАЩЕННЫЙ НА СЕВЕР, НА ЮЖНЫЙ РУКАВ РЕКИ ЧИКАГО, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ УЛИЦ И ПУТЕЙ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ В ГРУППЫ И ПРИЕМА ГРУЗОВ НА ЛОДКЕ, НА РАЗНЫХ УРОВНЯХ.

Примеры подобной договоренности существуют в Алжире, Будапеште, Женеве и Париже.

Стоимость этого улучшения составила бы сравнительно небольшую сумму для осуждения частной собственности; занимаемого пространства хватило бы только на расширение Гранд-бульвара до Двадцать второй улицы и на прохождение маршрута в северной части. Право проезда через железную дорогу от Двадцать второй улицы до Грант-парка и от Грант-парка до реки должно быть получено бесплатно.

Река Чикаго, которая определила местоположение города и способствовала развитию торговли, превратилась в свалку и выгребную яму; мосты всевозможных стилей и состояний перекинута через нее через неравные промежутки времени и под разными углами; и год за годом прибрежным владельцам разрешалось вторгаться в ее русло, пока не появилось целых четыре линии доков, каждый новый из которых был построен дальше по течению. Туннели ограничили его глубину для целей судоходства. Расширение, предложенное властями санитарного округа, и тот факт, что почти все доки находятся в аварийном состоянии, в совокупности сделают изменения необходимыми. Следует воспользоваться возможностью для планирования всестороннего и адекватного развития берегов реки, с тем чтобы расширить коммерческие объекты и в то же время проработать эстетическую сторону проблемы.

Бульвары должны простирались от устья реки вдоль Северного и Южного ответвлений и с обеих сторон, по крайней мере, от устья реки до Норт-авеню на Северном ответвлении и до

Холстед-стрит на Южном ответвлении. Эти магистрали стали бы важным фактором уменьшения транспортных заторов в центре города; их следует поднять выше обычного уровня движения, чтобы обеспечить большую свободу передвижения и позволить строить склады ниже проезжей части. Таким образом, этот верхний уровень соединял бы точки на реке, в которых схема улиц требует возвышения, как в случае с соединяющими север и юг бульварами, перекрестками трех рукавов реки и Двенадцатой улицы. Эти бульвары, помимо их практических преимуществ, стали бы самым восхитительным маршрутом к озеру.

Теперь мы с некоторыми подробностями рассмотрели расположение улиц и проспектов, окружающих оживленный деловой центр Чикаго. В то время как этот внешний район города занят в основном жилыми домами, некоторые улицы, по которым проходят транспортные линии, оказываются застроенными магазинами по всей своей длине, так что из центра города можно попасть в жилой район, не замечая перехода. Однако, как правило, плотность и важность зданий уменьшаются от центра к периферии; и соответствующим образом магистрали обращения и обмена могут уменьшаться в ширину. Важно, однако, предусмотреть кольцевые магистрали, которые действуют как собиратели трафика, а также как его распределители; чтобы предотвратить непреодолимые заторы, которые неизбежно возникают, когда массы людей, собравшиеся вдоль сходящихся линий, пытаются проникнуть в центр в одной точке. Как бы трудно ни было обеспечить защиту от таких заторов в случае старых городов, разумная система передвижения в связи с деловым центром сравнительно нового города, такого как Чикаго, должна быть реализована сравнительно легко. Расширение некоторых улиц и строительство необходимых артерий облегчается тем фактом, что здания, занимающие большую часть площади Чикаго за пределами делового центра, не носят постоянного характера, и в естественном порядке вещей они должны быть заменены другими, более существенными. Уже сейчас необходимо принять меры к тому, чтобы по мере продвижения преобразований оставалось незанятой достаточная площадь земли для обеспечения хороших санитарных условий, а также привлекательных улиц.

Следовательно, тремя необходимыми условиями для этого внешнего региона являются: во-первых, удобные средства доступа к главному деловому центру и к второстепенным центрам, которые являются местами дневной работы; во-вторых, не менее удобные средства доступа к воде, полям и лесам, где проводятся часы отдыха и освежения; и, в-третьих, как можно больше света и воздуха в домах и школах, где домашние работники заняты своими повседневными делами и где дети тренируются либо на слабость, либо на силу, что в значительной степени определяется физическими условиями.



CVIII. ЧИКАГО. ВИД На ЮЖНЫЙ БЕРЕГ С ВИДОМ На ЮГО-ВОСТОК, На ГРАНТ-ПАРК.

СНОСКИ:

[22] Отчет Комитету по мощению улиц Коммерческого клуба о проблеме мощения улиц Чикаго, подготовленный Джоном У. Алвордом, генеральным директором, и мнение Джона С. Миллера, эсквайра, о техническом обслуживании и ремонте улиц Чикаго (1904), являются одновременно настолько всеобъемлющим и настолько компактным документом, что достаточно просто привлечь к нему внимание. Обсудив тенденции в этой стране и Европе, г-н Алворд приходит к такому выводу: "Везде главный результат один и тот же. Как только богатство и численность населения возрастают до такой степени, что этого могут потребовать роскошь и комфорт, экономичные и более долговечные тротуары из камня или гранита на улицах с интенсивным движением уступают место тротуарам с более коротким сроком службы и более высокими эксплуатационными расходами, но при этом приносящим гораздо больший комфорт для населения в виде прекращения шума, плавности движения и легкости поддержания их в надлежащем состоянии".



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СИХ. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПЛОЩАДЬ На МИЧИГАН-авеню.

ГЛАВА VII

СЕРДЦЕ ЧИКАГО: ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАТЬ УДОБНЫЙ И ЕДИНЫЙ ГОРОД: МИЧИГАН-АВЕНЮ
КАК ОСНОВА ВЕЛИКОЛЕПНОЙ КОМПОЗИЦИИ: РАСШИРЕНИЕ ХОЛСТЕД-СТРИТ: ГРУППОВОЙ
ПЛАН МУЗЕЯ ФИЛДА, БИБЛИОТЕКИ КРЕРАР И ИНСТИТУТА ИСКУССТВ: КОНГРЕСС-СТРИТ КАК
ГЛАВНАЯ ОСЬ ГОРОДА: ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР

Сердце Чикаго - это та часть города, которая находится между Холстед-стрит и озером, а также между мейн-ривер и Двенадцатой улицей. В течение следующих нескольких лет эти границы будут расширены и включают Чикаго-авеню на севере, Эшленд-авеню на западе и Двадцать вторую улицу на юге. Обработка этого участка, имеющего длину примерно в три мили к северу и югу и ширину в четыре мили от Эшленд-авеню до концов двух больших пирсов, которые планируется вдавить в озеро на Чикаго-авеню и снова на Двадцать вторую улицу, сопряжена с наиболее серьезными проблемами, встречающимися в плане города.

По мере того, как население Чикаго расселяется по территории между озером и рекой Дес-Плейнс, давление на сердце Чикаго неизбежно должно увеличиваться в геометрической прогрессии. Земля, предназначенная для деловых целей, станет настолько ценной, что здания поднимутся на высоту, разрешенную законом. Эти здания будут использоваться под офисы корпораций, заводы которых разбросаны по обширной территории, мегаполисом которой является Чикаго; под магазины и банки; под отели; под театры и другие увеселительные заведения; под железнодорожные пассажирские терминалы; под церкви и общественные или полупубличные сооружения, ко всему этому будут прибегать сотни тысяч людей, которые должны ежедневно входить в эту сравнительно небольшую территорию и выходить из нее.

Главная проблема, которую необходимо решить, - это распределение различных потоков транспорта, чтобы люди могли быстро добираться туда, куда их зовут их повседневное призвание. Эта проблема может быть отложена или решена неадекватно; но рано или поздно, как учит опыт, какое-то решение должно быть найдено. Отсрочка увеличивает конечные затраты и в то же время создает постоянно растущее бремя дискомфорта и потери бизнеса. Следовательно, истинная экономия требует, чтобы нынешний момент, когда заторы уже представляют угрозу коммерческому развитию города, был использован как подходящее время для начала тщательной реконструкции уличной системы в Центре Чикаго. К счастью, общие направления, по которым должны быть внесены изменения, определяются возможностями, настолько очевидными, что разработка достойной и полностью удобной композиции, казалось бы, произошла совершенно естественно. Все, что необходимо, - это воспользоваться существующими возможностями, объединив различные элементы в единое целое. Таким образом, получится единый город, в котором каждая часть будет иметь органическую связь со всеми другими частями.

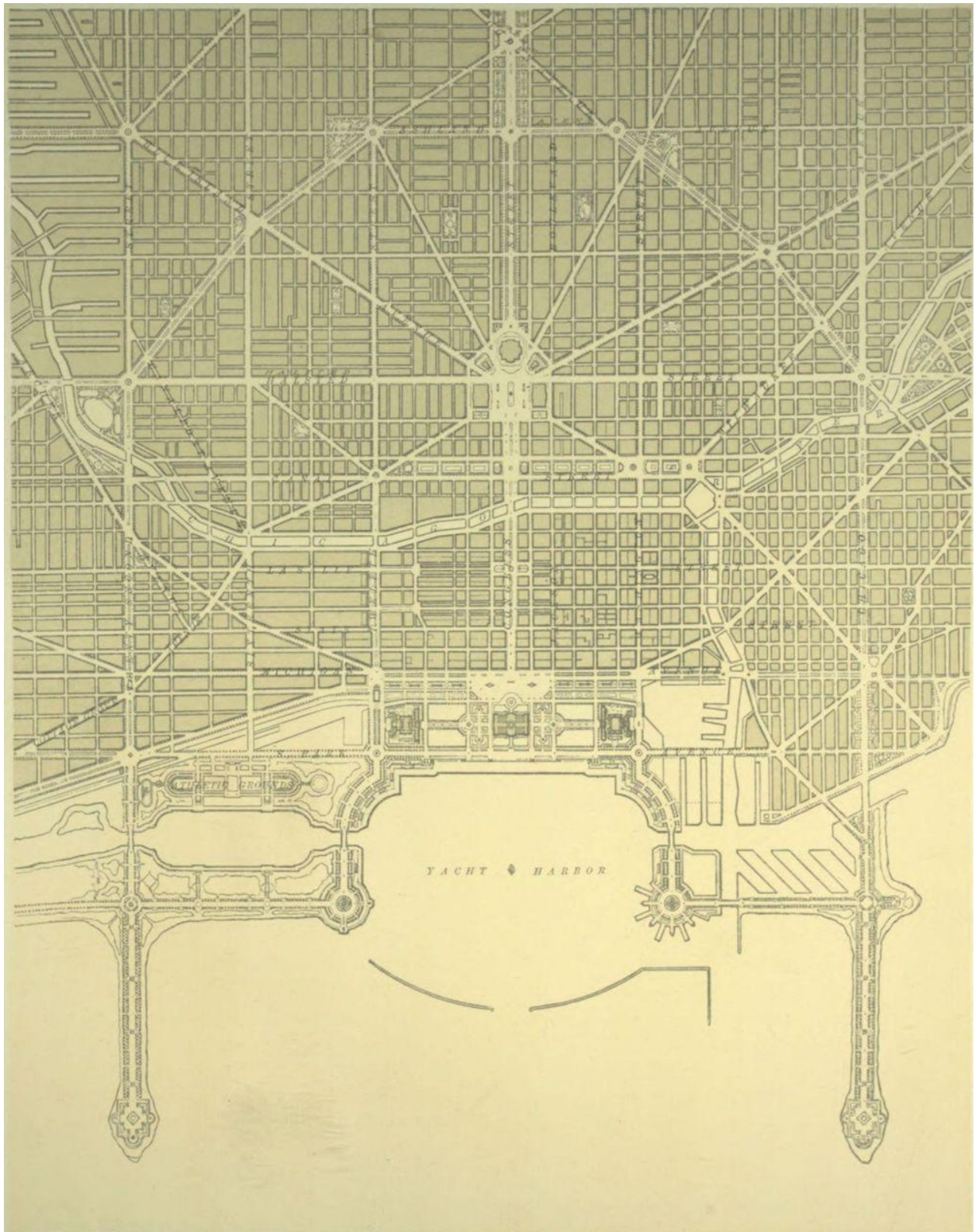
Рассматривая Сердце Чикаго как единую композицию, желательно начать с базовой линии. Очевидно, что это находится на Мичиган-авеню, которая уже является широкой магистралью, и сейчас находится в процессе расширения до ширины 130 футов на всей той части, которая граничит с Грант-парком. В настоящее время Мичиган-авеню является главной соединительной магистралью между Северной и Южной сторонами; но это гораздо больше, чем это. Первокласные по размерам и архитектуре офисные здания, отели, клубы,

театры, мюзик-холлы и магазины расположены вдоль западной стороны проспекта, а парк напротив них обеспечивает свет, воздух и приятный внешний вид. Эта магистраль стала настолько желанной, что ее расширение на север или юг должно повысить стоимость прилегающей недвижимости из-за возросших возможностей, которые такие расширения создадут для продолжения строительства сооружений высочайшего класса.

Мичиган-авеню, вероятно, суждено стать самой оживленной улицей в мире. Любое соединение бульваров на Мичиган-авеню, которое не признает основной важности проспекта, будет пустой тратой денег и энергии. Любое ухудшение пропускной способности этой улицы в любой точке по всему ее фасаду, любое ослабление этого фундамента является ошибкой первой величины.

В настоящее время северной границей этого основания уличного движения на берегу озера является водонапорная башня на Чикаго-авеню, а южной границей является пересечение Двенадцатой улицы и Мичиган-авеню. Эту аллею или бульвар следует сделать как можно более просторной по всей ее длине. Она должна быть достаточно широкой, чтобы обеспечить две широкие параллельные дороги: по одной будут ездить те, кто хочет посетить магазины, отели или театры, а по другой - те, кто не хочет останавливаться по пути через город. Между этими проезжей частью должен быть широкий тротуар, и дорожка рядом со зданиями также должна быть очень широкой. Эту проезжую часть следует сделать привлекательной благодаря эффективному озеленению. Деревья, обрамляющие бульвар, вполне могут быть подстрижены для создания архитектурного эффекта; а светильники и другие аксессуары должны быть спроектированы таким образом, чтобы придать завершенность и единство композиции.

Ограничение ширины определяется физическими условиями Мичиган-авеню между Рэндольф-стрит и рекой. Здесь расстояние между западной стороной Мичиган-авеню и западной линией центральной собственности Иллинойса составляет 246 футов. Мичиган-авеню к северу от Рэндольф-стрит теперь имеет ширину 66 футов. Деловые кварталы между Мичиган-авеню и Бобьен-Корт имеют глубину 130 футов, а Бобьен-корт - ширину 50 футов; всего 246 футов. Следовательно, 246 футов — это предел возможной ширины, и это рекомендуется в качестве ширины предлагаемого соединения с бульваром, каждый фут которого является частью этого бульвара у озера - главной магистрали уличного движения Чикаго.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХ. ЧИКАГО. ПЛАН ПОЛНОЙ СИСТЕМЫ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ; ПАРКИ, БУЛЬВАРЫ И РАДИАЛЬНЫЕ АРТЕРИИ; ПИРСЫ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ОТДЫХА, ПРИСТАНЬ ДЛЯ ЯХТ И ПРОГУЛОЧНЫХ КАТЕРОВ; ОФОРМЛЕНИЕ ГРАНТ-ПАРКА; ГЛАВНАЯ ОСЬ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ЦЕНТР, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЙ ГОРОД КАК ЦЕЛОСТНЫЙ ОРГАНИЗМ, В КОТОРОМ ВСЕ ЕГО ФУНКЦИИ СВЯЗАНЫ ДРУГ С ДРУГОМ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТО ОН СТАНЕТ ЕДИНЫМ ЦЕЛЫМ.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХІ. ЧИКАГО. ПЛАН ЦЕНТРА ГОРОДА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ НЫНЕШНЮЮ СИСТЕМУ УЛИЦ И БУЛЬВАРОВ.

Предлагаемые дополнительные артерии и расширения улиц (оранжевый); существующие парки (зеленый); и предлагаемые новые парки и игровые площадки в пределах существующей береговой линии (заштриховано зеленым); существующие железнодорожные объекты, линии и станции, а также предлагаемые новые станции, расположенные на кольцевом бульваре (темно-синий).

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХІІ. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ БУЛЬВАР, СОЕДИНЯЮЩИЙ СЕВЕРНУЮ И ЮЖНУЮ СТОРОНЫ РЕКИ; ВИД НА СЕВЕР С ВАШИНГТОН-СТРИТ.

Бульвар приподнят, чтобы обеспечить свободное движение транспорта с востока на запад, а Мичиган-авеню и Бобьен-корт подняты до уровня бульвара. Приподнятая часть по всей своей длине, от Рэндольф-стрит до Индиана-стрит, простирается от линии застройки к линии застройки. К нему можно подойти с поперечных улиц по наклонным дорожкам или пандусам; они могут быть перенесены на восточную сторону или отсутствовать.

Нарисован для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.

В исследовании этой проблемы несколько лет назад, “которое не только будет соответствовать нынешним требованиям города в отношении удобства и красоты, но и на долгие годы будет удовлетворять потребности города”, комитеты городского совета, Совета по недвижимости, архитекторов, Совета Южного парка и Совета Линкольн-парка после консультаций с мэром Чикаго и другими заинтересованными гражданами рекомендовали

изъять всю землю, лежащую между Мичиган-авеню и Бобьен-корт, от Рэндольф-стрит до реки, чтобы можно было обеспечить надлежащую транспортную развязку. Эти комитеты, которые внесли большой вклад в правильное понимание условий, были убеждены в необходимости изъятия всего имущества, а не его части. Этот бульвар должен быть зарезервирован исключительно для пешеходов и более легких транспортных средств. Это единственная крупная магистраль, которая может быть выделена таким образом, и коммерческое движение должно быть исключено из нее и в достаточной степени обеспечено в других местах.

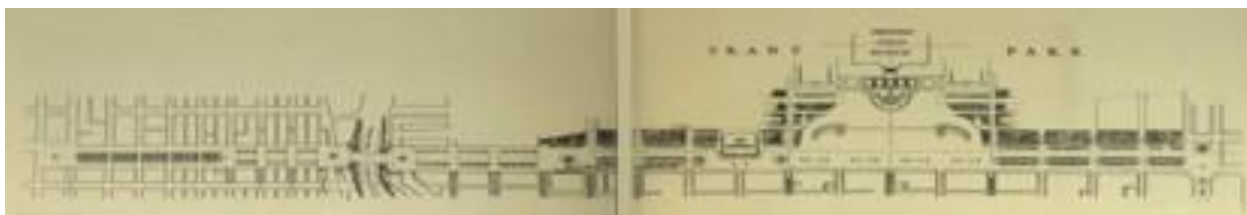
От Двенадцатой улицы до Чикаго-авеню единственными улицами, пересекающими Мичиган-авеню с востока на запад, по которым идет интенсивное коммерческое движение, являются четыре восточно-западные улицы непосредственно к югу от реки и четыре восточно-западные улицы непосредственно к северу от реки. Эти восемь улиц, ведущих с востока на запад, вместе с путями и подъездными путями Чикагской и Северо-Западной железных дорог на северном берегу реки являются единственными точками, где коммерческое движение сталкивается с движением с севера на юг по Лейк-фронт-паркуэй. Естественно, коммерческое перекрестное движение, которое проходит с востока на запад по этим восьми улицам, особенно плотное, поскольку создается железнодорожными терминалами, доками и складами к востоку от Мичиган-авеню, как к северу, так и к югу от реки. Путем фактического подсчета в данный день было установлено, что между 8 и 10 часами утра количество пешеходов на переполненном переходе на пересечении Мичиган-авеню с Рэндольф-стрит составило 12 484 человека. Короче говоря, 104 человека, шестьдесят процентов из которых, вероятно, были женщинами и детьми, проходили мимо этого угла каждую минуту. В то же утро было установлено, что между 7 и 10 часами 893 грузовика и легковушки двигались по пересечению одной из этих улиц и Мичиган-авеню. Неразбериха и задержки, связанные с концентрацией таких масс, несомненно, будут возрастать по мере того, как железные дороги Иллинойс Централ, Мичиган Централ и Висконсин Централ улучшат свои терминалы, поскольку склады в этом районе увеличатся, а в устье реки появится больше доков или гаваней.

Согласно плану строительства соединительного бульвара, который должен был начать свой подъем на Рэндольф-стрит, интенсивное движение будет перенаправлено на Лейк-стрит и другие улицы к северу, что сделает перекресток Рэндольф-стрит более безопасным для движения пешеходов. Другие улицы, пересекающиеся под бульваром, будут почти полностью освобождены от перекрестного движения, а потери времени в результате затрудненного движения будут сведены к минимуму.

Очевидно, что если эта улица Лейк-фронт-паркуэй будет предназначена исключительно для использования людьми, исключая коммерческое движение, ее нельзя будет провести по этим улицам, соединяющим восток и запад, на нынешнем уровне Мичиган-авеню, без того, чтобы не загромождать эти улицы, соединяющие восток и запад. После проведенного инженерами расследования все мысли о такой уличной депрессии были отброшены. Поэтому бульварное сообщение должно быть увеличено от Рэндольф-стрит на юге до Индиана-стрит на севере, чтобы избежать столкновения двух классов транспорта, оба из которых лучше обслуживаются, когда они разделены.

Однако нет необходимости поднимать соединительный бульвар очень высоко. Нынешний уклон Мичиган-авеню на Рэндольф-стрит можно без труда поднять на фут или чуть больше, так что от уровня улицы в этом месте до уровня бульвара, соединяющего один квартал к северу, на углу Лейк-стрит и Мичиган-авеню, общий подъем составил бы около одиннадцати футов при уклоне в два и семь десятых процента. От Лейк-стрит до Саут-Уотер-стрит поверхность бульвара поднимется еще всего на три фута при уклоне в три

четверти одного процента. К северу от Саут-Уотер-стрит поверхность будет очень слегка подниматься к мосту, после чего она будет продолжаться на север практически на одном уровне, пока не спустится по пологому склону к бульвару Линкольн-Парк, недалеко от Индиана-стрит, или к Огайо-стрит. Предлагаемые оценки ниже, чем те, которые существуют на Пятой авеню в Нью-Йорке.

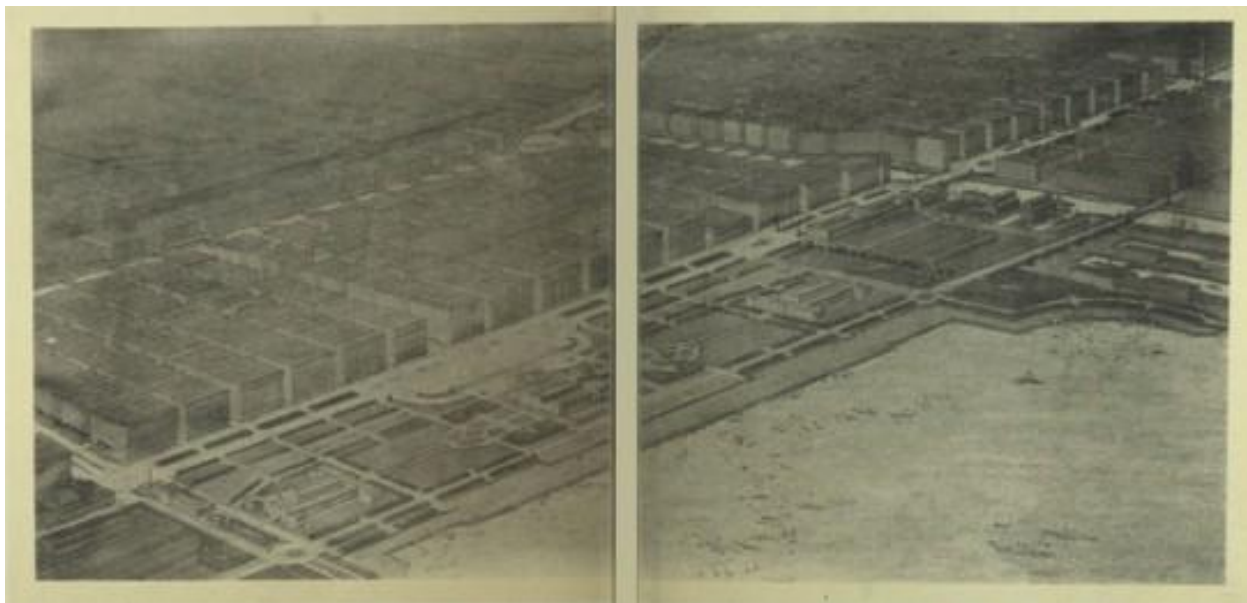


АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХІІІ. ЧИКАГО. ПЛАН МИЧИГАН-АВЕНЮ От ДВЕНАДЦАТОЙ УЛИЦЫ До РЕКИ И ЕЕ ПРОДОЛЖЕНИЯ По ПАЙН-СТРИТ До ЧИКАГО-АВЕНЮ.

Предлагаемая двойная проезжая часть спроектирована таким образом, чтобы вместить огромный поток транспорта, который будет привлечен к берегу озера. Западная проезжая часть обеспечивает движение магазинов и экипажей, ожидающих толпы, посещающей общественные мероприятия; восточная проезжая часть обеспечивает движение через деловую часть без помех со стороны неподвижных транспортных средств. Предлагаемый бульвар приподнят над тремя улицами к северу и югу от реки (как показано на рисунке № CV), создавая таким образом артерию, свободную от интенсивного группового движения на ее пересечениях с северной на южную стороны. Двухъярусный мост вмещает движение с севера на юг - под ним объединяются легкие транспортные средства.

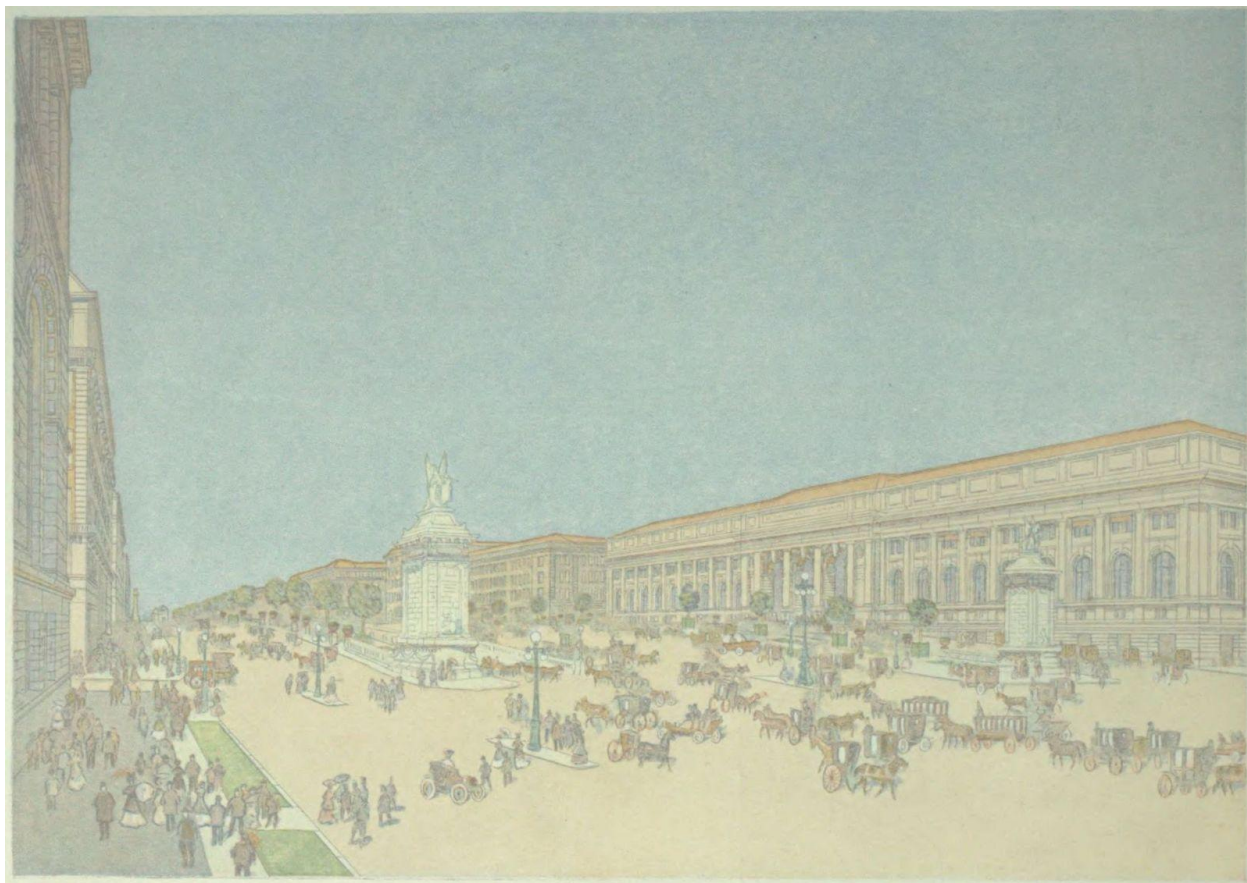
[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХІV. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ БУЛЬВАР И БУЛЬВАРНАЯ АЛЛЕЯ НА МИЧИГАН-АВЕНЮ И ПАЙН-СТРИТ. Вид, выходящий на запад через Грант-парк, показывающий отношение парка к бульвару.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХВ. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ БУЛЬВАР на МИЧИГАН-АВЕНЮ; ВИД на СЕВЕР с ТОЧКИ к ВОСТОКУ от ПУБЛИЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ. ТАКЖЕ ВЕДЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА к ВОСТОКУ от БОБЬЕН-КОРТ, в СОСТАВ КОТОРОГО МОЖЕТ БЫТЬ ВКЛЮЧЕНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ.

Не только одна проезжая часть, но и весь бульвар шириной 246 футов должен постепенно подниматься от Рэндольф-стрит, и каждый магазин и здание, как на восточной, так и на западной стороне бульвара, как к северу, так и к югу от реки, естественно, будут открываться на уровне бульвара, точно так же, как магазины или отели открываются на Мичиган-авеню к югу от Рэндольф-стрит. Кроме того, каждое здание, выходящее окнами на бульвар, будет иметь прямой доступ к нижнему уровню под возвышением (за исключением части одного блока на каждом конце), чтобы товары можно было удобно доставлять в здания. Этот нижний уровень, хорошо освещенный, вентилируемый и защищенный от непогоды, обеспечил бы идеальные условия для обслуживания коммерческого транспорта. Часть или весь он мог бы быть полностью заполнен, если бы власти и владельцы недвижимости сочли это более желательным; не было бы необходимости открывать весь нижний уровень. С этого нижнего уровня на перекрестках улиц должны были быть наклонные дорожки или пандусы, обеспечивающие пешеходам или экипажам удобный доступ к бульвару. Нет необходимости размещать эти пандусы точно в тех местах, где они показаны на проекте; но их можно было бы перенести на восточную сторону бульвара, если бы по какой-либо причине эта сторона давала преимущество; или их можно было бы устранить, если бы сочли ненужными.



СХVI. ЧИКАГО. ВИД НА ПАЙН-СТРИТ.

Водонапорная башня показана в качестве маркера в предлагаемого бульвара, соединяющего Северную и южную стороны.

строительства нового.

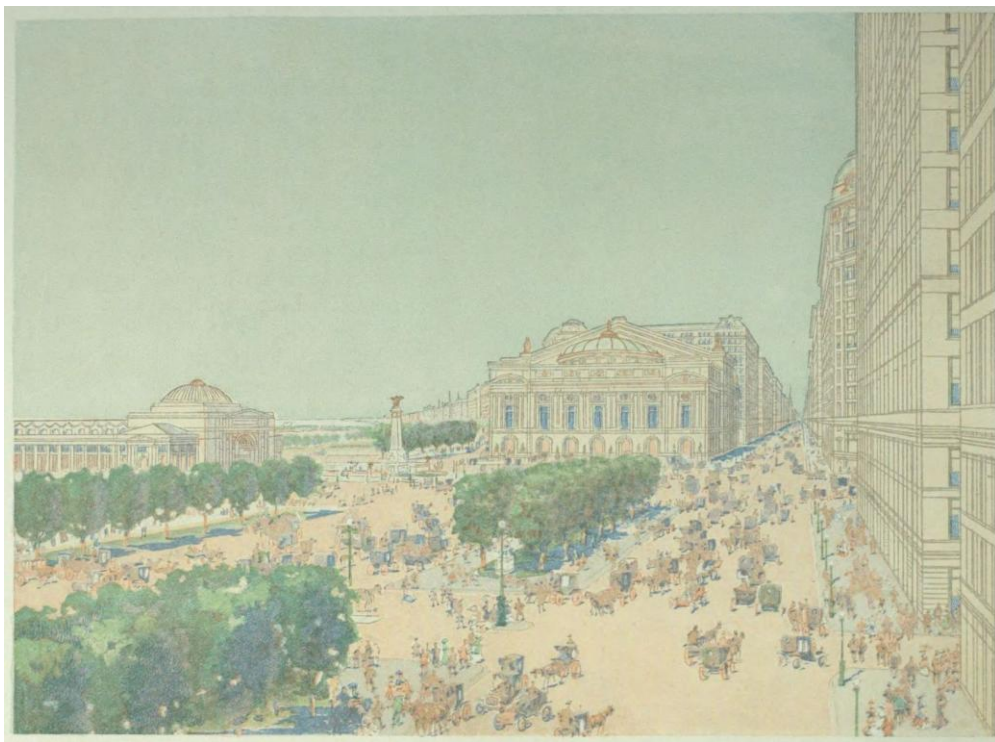
Уклон на подходе к более низкому уровню, ведущему к палубе для тяжелой команды с юга, составит $2\frac{1}{2}$ процента по сравнению с нынешним уклоном, составляющим почти 5 процентов, до нынешнего моста Раш-стрит и 5 процентов до нынешнего моста Дирборн-стрит. Преимущество двухэтажного моста,

рекомендованного в этом плане, изложено в изложении общих требований в отчете, представленном комиссией инженеров Совету по местному благоустройству по поводу предлагаемого соединения северного и южного бульваров. Инженеры говорят: "Мосты через реку могут быть как опорного, так и вертикального типа, и могут использоваться два одноэтажных моста, один для движения по бульварам, другой для движения команд; или может использоваться один двухъярусный мост, верхняя палуба для движения по бульварам, нижняя палуба для движения команд. В случае двух мостов, существующий мост Раш-стрит может быть продолжен в эксплуатации во время строительства нового моста бульвар, а после завершения последнего может временно использоваться в качестве моста для командного движения. Однако в конечном итоге мост Раш-стрит придется заменить новым мостом, и во время строительства последнего необходимо будет перенаправить движение команды на другие переходы. Это доставит некоторые неудобства этому очень интенсивному транспортному потоку. Двухъярусный мост позволяет избежать этой трудности, поскольку его можно достроить и ввести в эксплуатацию, не нарушая работу моста Раш-стрит; так что все движение по этому мосту, как для команд, так и по бульвару, может быть сразу перенесено на новый мост, когда он будет готов".

Предлагаемый мост имеет два настила. Нижний, предназначенный для коммерческого движения, обеспечит нынешнее интенсивное движение поездов на север и юг по мосту Раш-стрит, не прерывая движение поездов на время строительства нового бульвара, поскольку старый мост можно было бы сохранить до завершения



СХVII. ПАРИЖ. ВИД НА УЛИЦУ МИРА И ВАНДОМСКУЮ КОЛОННУ.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

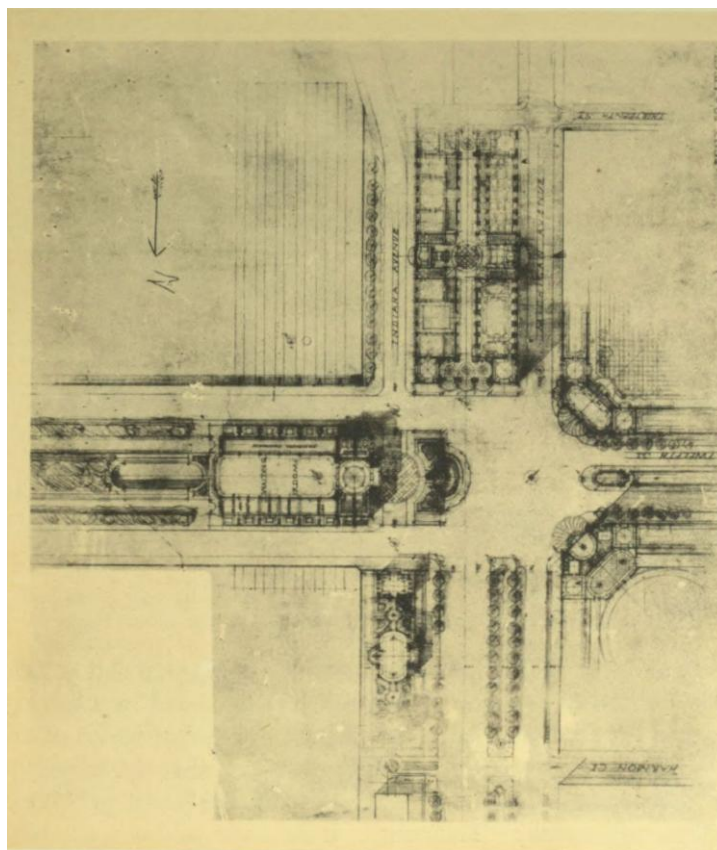
СХVIII. ЧИКАГО. МИЧИГАН-авеню, СМОТРЯЩАЯ На ЮГ.

Предлагается двойная проезжая часть, ведущая к площади на ее пересечении с Двенадцатой улицей, и предложение окружить это место зданиями, включая перестройку железнодорожного вокзала на Двенадцатой улице.

На представленном здесь плане поверхность надземного соединения бульваров на Лейк-стрит будет всего на 11 футов выше нынешней Мичиган-авеню, а верхний ярус нового моста будет всего на 16 футов выше поверхности нынешнего моста Раш-стрит и всего на 9 с половиной футов выше поверхности моста Джексон-бульвар. Посмотрев на юг, пешеход увидел бы перед собой Грант-парк и улучшенную Мичиган-авеню; вид вдоль реки, как на восток, так и на запад, предложил бы интересную картину деловой активности города; на севере широкая авеню заканчивалась бы у водонапорной башни, за которой видны воды озера Мичиган напротив Лейк-Шор-Драйв. Таким образом, план представляет собой одну из самых великолепных автомагистралей мира. Он использует и развивает самую прекрасную возможность, которой Чикаго обладает для этой цели. Жители Чикаго за последние двадцать пять лет потратили более 220 000 000 долларов на постоянные улучшения. Этот факт убедительно доказывает, что город стремится увеличить свои транспортные возможности; однако из-за отсутствия комплексного плана развития городских магистралей большую часть этой работы теперь приходится проделывать заново. Предлагаемый соединяющий бульвар - всего лишь одна деталь в плане великого города, но она одна из самых важных. Если только береговая линия Озера не рассматривается как единая магистраль, то нет оправдания трате большой суммы денег на один ее пролет.

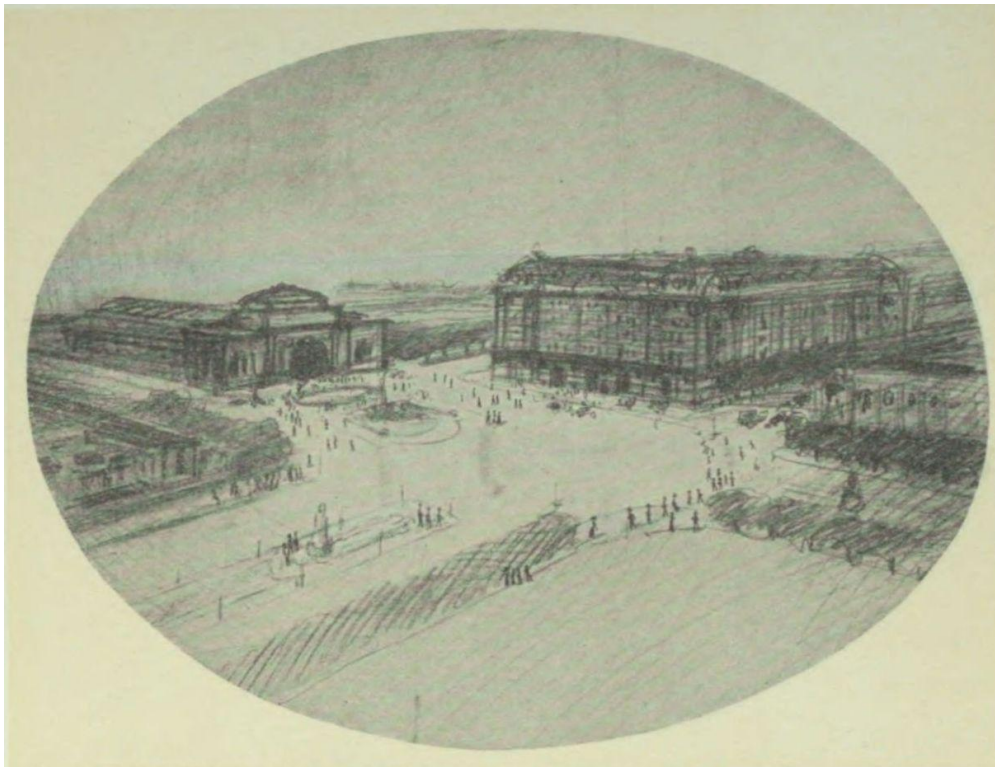
Это значительное улучшение произойдет потому, что оно является частью плана, который обеспечивает основу уличного движения и который объединит три отдельные стороны Чикаго; потому что это улучшит условия для коммерческого движения и в то же время сохранит для людей возможность непрерывного использования их самой большой и привлекательной автомагистрали.

Не менее важным, чем расширение Мичиган-авеню, является благоустройство Холстед-стрит, которую часто называют “королем улиц” из-за ее чрезвычайной протяженности. Эта улица начинается недалеко от озера, в двух с половиной милях к северу от Линкольн-парка, и оттуда проходит прямо на юг через населенный пункт Чикаго до южной границы города и за их пределами до Чикаго-Хайтс, расстояние по городу более двадцати миль. Эта улица неизбежно будет вынуждена нести очень тяжелое транспортное бремя. Одна из самых длинных деловых улиц в мире, она неизбежно станет также одной из самых важных. Необходимость расширения Холстед-стрит становится очевидной, если учесть, что эта магистраль, расположенная на полпути между Мичиган-авеню и Эшленд-авеню, уже перегружена из-за потока транспорта, вливаемого в нее по таким важным диагоналям, как Милуоки-авеню на северо-западе и Блу-Айленд-авеню на юго-западе.



СХІХ. ЧИКАГО. ЭСКИЗНЫЙ ПЛАН ПЕРЕСЕЧЕНИЯ МИЧИГАН-АВЕНЮ И ДВЕНАДЦАТОЙ УЛИЦЫ.

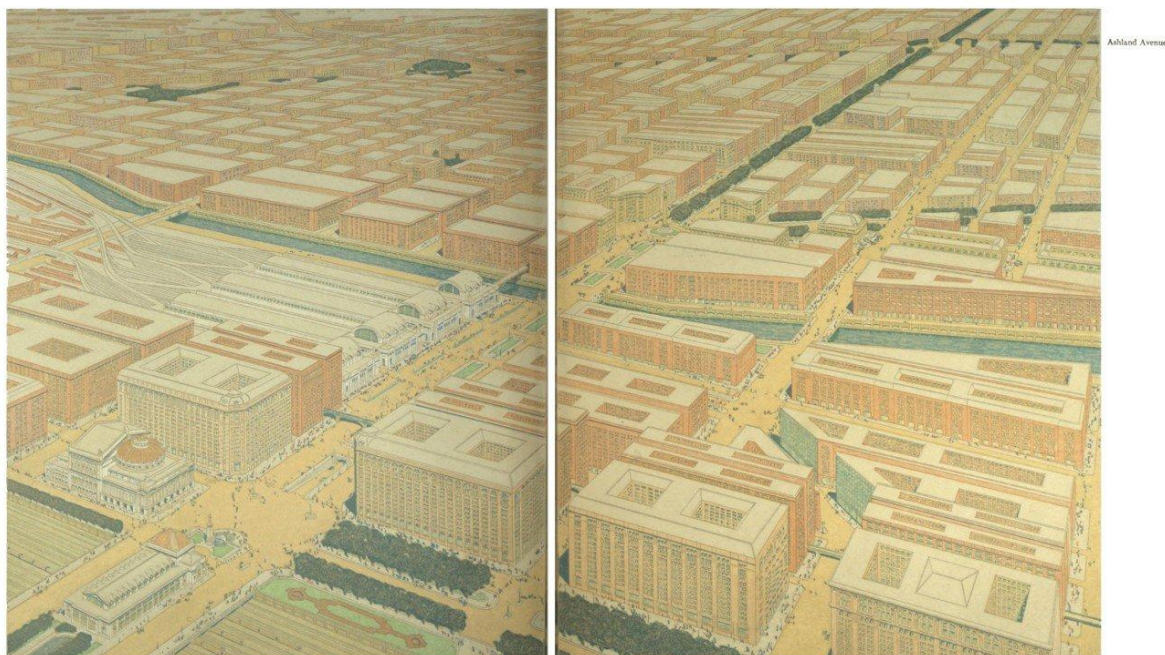
Условия, сложившиеся сейчас вблизи пересечения Чикаго-авеню и Холстед-стрит, нуждаются в основательном преобразовании. Там дым из железнодорожных мастерских и дворов, а также от стоящих локомотивов смешивается с сажей, поднимаемой почти четырьмя сотнями поездов, которые прибывают и отправляются каждый день. Пароходы, буксиры и другие речные суда вносят свой вклад; близлежащие кожевенные заводы и мусорные вагоны вносят свой запах; огромные угольные доки с их шумными ковшами и перебоями в работе двигателей усиливают шум; а улицы покрыты опилками, углем и грязью, высыпавшимися из тысяч вагонов, постоянно пользующихся этим переходом. Недалеко от этого перекрестка находится космополитичный район, населенный смешением рас, живущих в окружении, которое представляет угрозу моральному и физическому здоровью общества.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХ. ЧИКАГО. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ НАБРОСОК ПЛОЩАДИ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ МИЧИГАН-АВЕНЮ И ДВЕНАДЦАТОЙ УЛИЦЫ С
ВИДОМ На ЮГО-ВОСТОК.

Электрификация железных дорог внутри города, которая не может быть отложена надолго, радикально изменит к лучшему состояние грязи в этом районе; но условия трущоб останутся. Средство такое же, к какому прибегали во всем мире: во-первых, перекрытие широких магистралей через неблагополучный район; и, во-вторых, установление и безжалостное соблюдение санитарных правил, которые должны обеспечивать достаточное воздушное пространство для обитателей мест массового скопления людей и абсолютную чистоту на улице, на тротуарах и даже внутри зданий. Трущобы существуют сегодня только из-за неспособности города защитить себя от грубого зла и известных опасностей, и все это должно быть исправлено путем соблюдения простых принципов санитарии, которые признаны справедливыми, равноправными и необходимыми. Утверждение о том, что общество имеет неотъемлемое право защищать себя от злоупотреблений, не является нападением на частную собственность; и когда город сам прокладывает путь, создавая широкие улицы, хорошо вымощенные и убранные, ограничения против перенаселенности, плохого дренажа и нагромождения отходов во дворах и переулках являются всего лишь логической последовательностью. Что касается чистоты улиц и достаточного воздушного пространства, Чикаго вполне может перенять урок у Берлина, где улицы содержатся в чистоте благодаря ежедневным мытьям, и где владелец недвижимости может строить только на двух третях своей земли, оставляя остальное на усмотрение суда. Чикаго еще не достиг той точки, когда муниципалитету будет необходимо обеспечивать за свой счет, как это делает лондонский сити, переселение лиц, вынужденных покинуть переполненные кварталы; но если этот вопрос не будет взят в руки немедленно, такой курс потребует в целях общей справедливости по отношению к мужчинам и женщинам, настолько деградировавшим из-за долгой жизни в трущобах, что они потеряли всякую способность заботиться о себе.



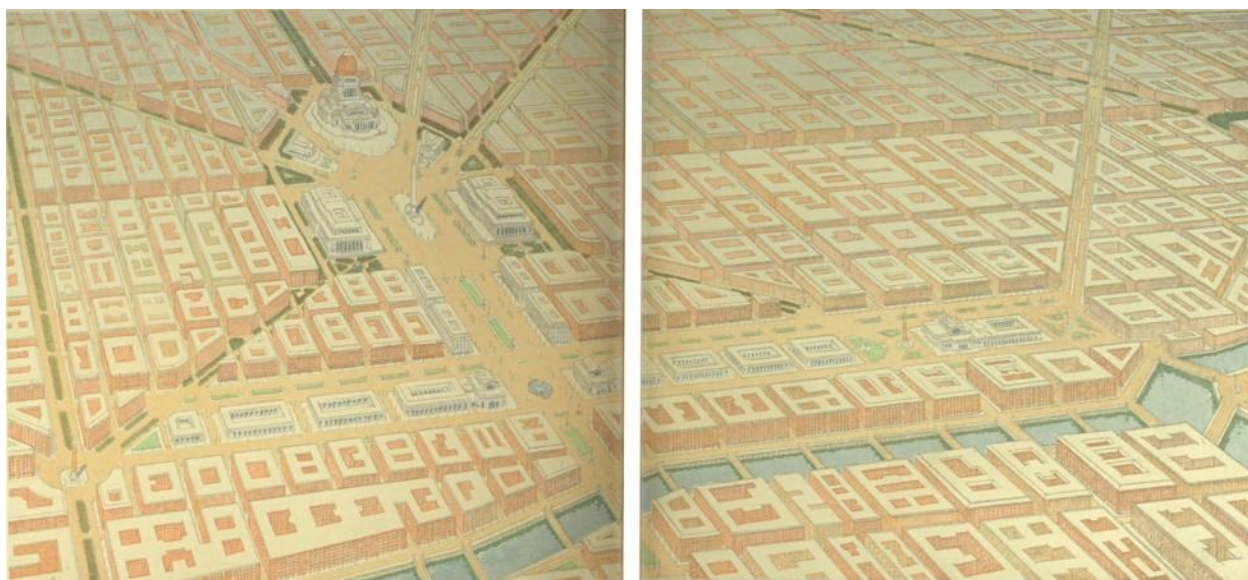
АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХІ. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ БУЛЬВАР ДВЕНАДЦАТАЯ УЛИЦА НА ЕГО ПЕРЕСЕЧЕНИИ С МИЧИГАН-АВЕНЮ И ЭШЛЕНД-АВЕНЮ.

Предлагаемые железнодорожные терминалы показаны выходящими на бульвар на его уровне, который приподнят, чтобы под ним могло проходить движение в северном и южном направлениях. Доступ к бульвару осуществляется по альтернативным улицам. Подъем начинается на Мичиган-авеню и может закончиться на Канал-стрит. От пересечения Двенадцатой и Канал-стрит показана диагональная магистраль, ведущая к предполагаемому гражданскому центру. Между этой диагональю и рекой показано начало предполагаемых железнодорожных станций Вест-Сайда.

Нарисовано для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХІІ. ЧИКАГО. СХЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ К ЗАПАДУ ОТ РЕКИ МЕЖДУ КАНАЛ-СТРИТ И КЛИНТОН-СТРИТ, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ СВЯЗЬ С ГРАЖДАНСКИМ ЦЕНТРОМ.

Этот план предусматривает прокладку железных дорог на уровне ниже уровня улицы, а станций - выше.

Нарисован для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.

[\[Больше\]](#)

В других населенных пунктах Чикаго, помимо указанного, преобладают аналогичные условия, и с ними необходимо обращаться аналогичным образом.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХІІІ. ЧИКАГО. СХЕМА АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ К ЗАПАДУ ОТ РЕКИ МЕЖДУ КАНАЛ-СТРИТ И КЛИНТОН-СТРИТ.

Этот план предусматривает прокладку железных дорог на уровне, превышающем уровень улиц.

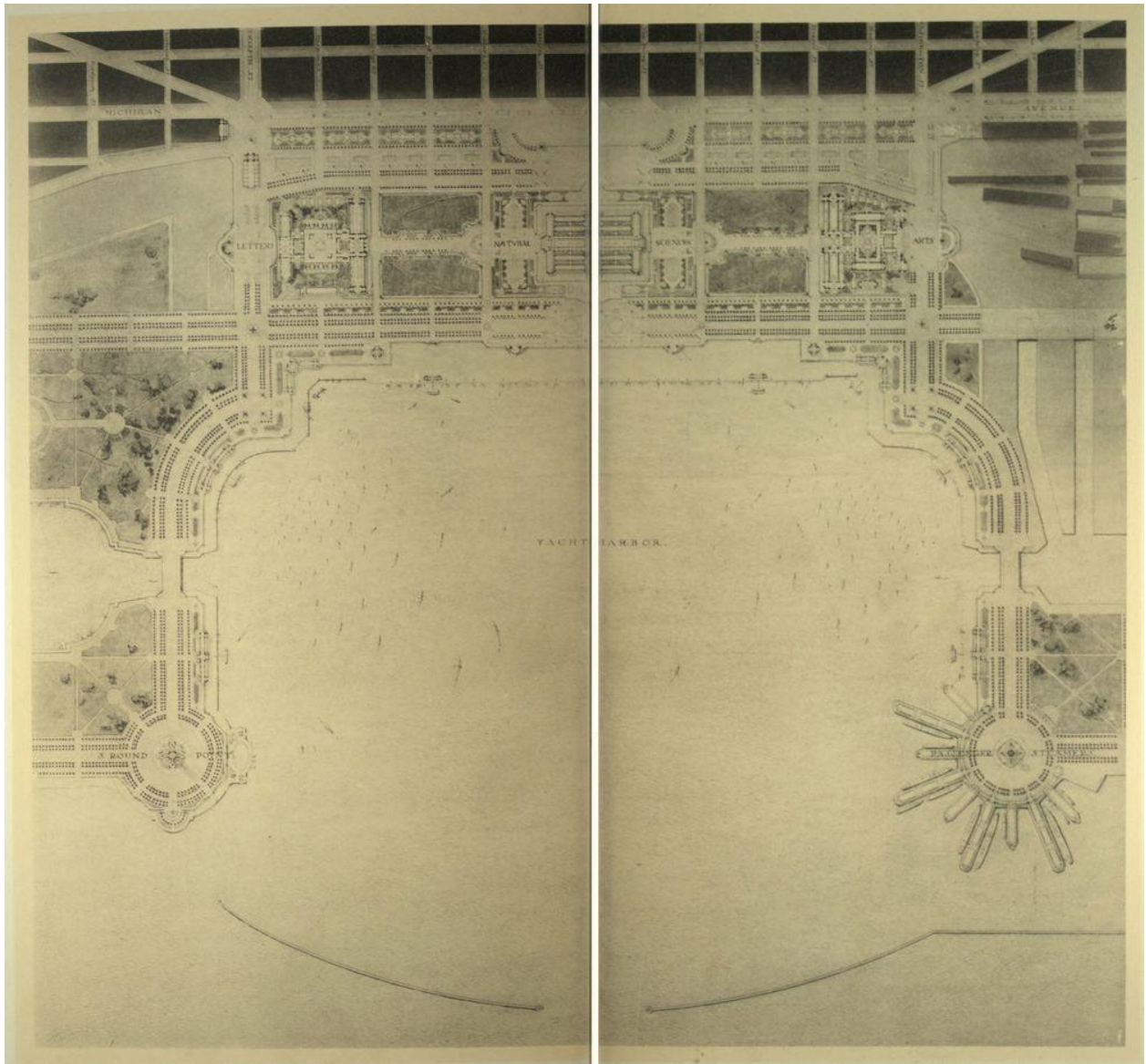
[\[Больше\]](#)

В конечном итоге предлагается расширить улицу Ла Саль от улицы Ван Бюрен к югу и соединить ее с Вентворт-авеню, которую также расширили; аналогичным образом расширить авеню Ла Саль от реки к северу — изменения, которые произойдут с новым расположением железнодорожных станций. Таким образом, между Северной и Южной сторонами может быть проложена столь необходимая магистраль; и когда это будет достигнуто, на пересечении улиц Ла Саль и Конгресс должно быть создано открытое пространство, вокруг которого должны быть сгруппированы крупные деловые обмены. Этот район должен был стать финансовым центром города, поскольку был напрямую связан наилучшим образом с существующим районом банковских и офисных зданий. Такая ось, как улица Ла Саль, идущая с южной стороны на север к Линкольн-парку и не имеющая на своей поверхности уличных машин, по-видимому, востребована в том будущем (возможно, не столь отдаленном), когда жителей города будет в несколько раз больше, чем сегодня. Канал-стрит также следует расширить, как уже говорилось в главе о транспорте.

Возможность создания одной из самых полных, удобных и достойных композиций, известных в сфере городского планирования, возникает благодаря сочетанию элементов, уже существующих в Чикаго, вместе с очевидными потребностями города в ближайшем будущем. Чикаго, в отличие от многих американских городов, не был оторван от воды. Создание Грант-парка, примыкающего к озеру и простирающегося вдоль всей деловой части города, имеет неоценимую ценность.

Грант-парк с готовностью выполняет функцию просторного и привлекательного общественного сада. Расположение музея Филда в центре этого пространства является особым примером удачи. Цель этого здания - собрать под одной крышей свидетельства цивилизации, собранные со всех уголков земного шара и представляющие борьбу человека на протяжении веков за прогресс. Следовательно, он должен стать центром человеческих интересов, привлекательным как для горожан, так и для посетителей; для тех, кого влечет любопытство, и для тех, кто приходит учиться. Сам размер здания, необходимого для хранения и демонстрации таких коллекций, которые в настоящее время формируются, позволяет ему играть важную роль в архитектурном развитии города.^[23] В то же время большие размеры территории, на которой он расположен, требуют вспомогательных зданий для удовлетворения соответствующих потребностей. Члены комиссии Южного парка также договорились о размещении нового здания библиотеки Крерар в Грант-парке, и на это будет выделен фонд в размере более миллиона долларов. Это учебное заведение, предназначенное для изучения социальных, физических, естественных и прикладных наук, предоставляет сообществу специальную услугу, которая позволяет выбирать местоположение независимо от центра населенного пункта. Попечители выразили намерение придать зданию монументальный характер и классический архитектурный стиль, чтобы оно гармонировало с дизайном музея Филда.^[24] Как центр встреч научных обществ Запада, расположение в Грант-парке, рядом со зданиями, посвященными музыке и искусству, кажется наиболее подходящим. Более того, пространство, выделенное на плане для этого сооружения, допускает такое расширение в виде лекционных и конференц-залов, которое сделает необходимым растущее значение этого учреждения. Если будет сочтено желательным, центральное здание и административная штаб-квартира Публичной библиотеки также могут быть расположены в этом месте, таким образом, здесь будет создан центр литературы, подобный Сорбонне в Париже.

Художественный институт, уже расположенный в Грант-парке, теперь занимает участок, часть которого необходима для расширения Мичиган-авеню; и в то же время увеличение коллекций вскоре потребует постройки здания большего размера, чем то, которое используется сейчас.^[25] Когда будут построены новая галерея и школа, место должно занимать то же относительное положение к северу от Полевого музея, которое предлагается для библиотечной группы на юге. На плане изображена галерея изящных искусств вместе со школой искусств, включающей лекционные залы, выставочные залы, ателье и помещения общей администрации. Завершать эту композицию могли бы лоджии и сады под открытым небом, вся группа которых сродни великим художественным музеям и школам Европы. В Бостоне новый художественный музей, который сейчас строится в районе Бэк-Бэй, был расположен в самом привлекательном месте, рядом с прекрасной группой зданий, недавно возведенных для Гарвардской медицинской школы, и рядом с другими учебными заведениями, которые были созданы на землях, отвоєванных городом, во многом таким же образом, как был создан Грант-парк. В Нью-Йорке большое расширение Музея Метрополитен в Центральном парке ясно указывает на растущий спрос на великолепные галереи, приспособленные для выставки произведений изобразительного искусства.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХІV. ЧИКАГО. ПЛАН ГРАНТ-ПАРКА И ГАВАНИ С УКАЗАНИЕМ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ.

Три основные группы зданий, посвященных литературе, науке и искусству; луга, игровые площадки, площади и проспекты; яхт-клубы у кромки воды; стоянки пассажирских пароходов и лагуны.

С рисунка Ф. Жанена.

[\[Больше\]](#)



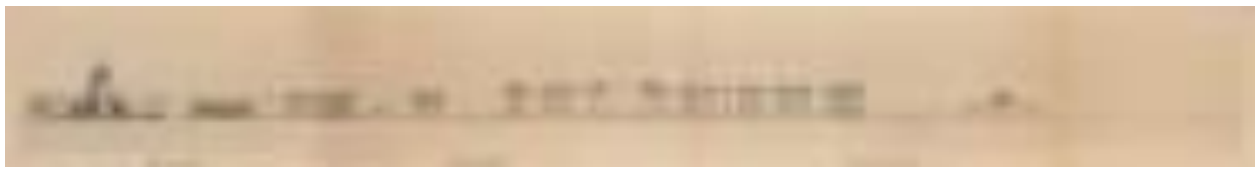
АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХV. ЧИКАГО. ВОЗВЫШЕНИЕ ГРАНТ-ПАРКА И ГАВАНИ; ВОСТОЧНЫЙ ФАСАД ГОРОДА НА МИЧИГАН-АВЕНЮ И КУПОЛ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗДАНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ЦЕНТРА, СМОТЯЩИЙ С ОЗЕРА МИЧИГАН.

Двенадцатая улица

Конгресс-стрит, Вашингтон-стрит

[\[Крупнее\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХVI. ЧИКАГО. УЧАСТОК С ВИДОМ На СЕВЕР, СДЕЛАННЫЙ ЧЕРЕЗ ПРЕДПОЛАГАЕМУЮ БОЛЬШУЮ ОСЬ ГОРОДА,
ПОКАЗЫВАЕТ ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР И ГРАНТ-ПАРК.

Холстед-стрит

Чикаго-Ривер-Мичиган-авеню

[\[Крупнее\]](#)

Объединение в Грант-парке трех монументальных групп, образующих единую композицию, дает возможность сделать лечение впечатляющим и достойным в высшей степени. Именно такие возможности при правильном использовании придают городу очарование и изысканность из-за удовлетворения, которое разум получает при созерцании упорядоченных архитектурных сооружений огромного масштаба как самих по себе, так и по отношению к городу, неотъемлемой частью которого они, таким образом, становятся. С другой стороны, неспособность реализовать такие возможности неизбежно порождает неудовлетворенность упущенными возможностями; и это чувство усиливается с годами и разделяется всеми людьми.

Экономичность, а также эффективность диктуют принятие группового плана, поскольку здания имеют схожее назначение и должны выражать взаимосвязь как в своей архитектуре, так и в ландшафтном окружении. Действительно, они вполне могут быть связаны между собой портиками для защиты посетителя от солнца и дождя; и такие портики предлагали бы множество средств украшения статуями, картинами и памятными надписями. Достаточно вспомнить впечатляющий перистиль на Всемирной выставке, чтобы понять ценность колоннады как дополнения к зданиям, прекрасным сами по себе.

Ландшафтное окружение Grant Park group предоставляет возможности высочайшего уровня. Широкие террасы нуждаются в зелени деревьев и разумном использовании цветников; а дорожки и подъездные дорожки, если они удачно расположены, создадут ощущение единства и в то же время повысят удобство для посетителей.

Следует четко осознавать, что по мере расширения Мичиган-авеню большое движение транспорта, которое, несомненно, будет на этой магистрали, потребует больших открытых пространств для скопления людей, желающих стать свидетелями парадов и театрализованных представлений, а также для подобных случаев. Большая часть проезда с севера на юг будет проходить по лейксайд-драйв, а в праздничные дни, когда гавань освещена, с террас Грант-парка открывается непревзойденный вид на это зрелище. Такие удовольствия привлекают всех и придают очарование и яркость жизни людей, которым по необходимости приходится проводить долгие летние месяцы в городе.

Гавань для яхт, которую планируется расширить по всей длине парка, окружена с севера и юга широкими пирсами для отдыха, вдающимися в озеро на полторы мили; также предусмотрены транспортные линии, идущие к концам пирсов, чтобы сделать эти места парками особой ценности. Движение яхт и небольших судов, жизнь клубов днем и яркие огни ночью уже придают интерес к берегу озера; а по мере роста города расширяющиеся возможности для катания на лодках предоставят возможность заняться одним из самых популярных видов спорта, в то же время оживляя монотонный в остальном участок воды.

Такое лечение в Грант-Парке не только осуществимо, но и не требует радикальных изменений в существующей процедуре. Это очевидный и естественный способ, которым будут проводиться работы, если только какое-то насильственное изменение или какое-то прискорбное бездействие не внесет искажений в план, который должен быть вынесен на суд тех, кто изучает всю проблему застройки Озерного фронта в его связи с городом Чикаго. Никаких дополнительных расходов не требуется, поскольку государственные деньги постоянно расходуются на достижение одних и тех же целей. План просто предусматривает наиболее эффективный и удовлетворительный способ расходования этих денег.

Преимущества развития Грант-парка как интеллектуального центра Чикаго трудно переоценить, поскольку искусство повсюду было источником богатства и морального влияния. Уже сейчас студентов Художественного института насчитывается более четырех тысяч, и по мере увеличения коллекций произведений искусства и возможностей для учебы Чикаго привлечет учеников из многих штатов. Влияние этой тренировки на повышение уровня общественного вкуса и формирование требований к улучшению физических кондиций должно быть очевидным. Обладание статуей Линкольна работы Сен-Годена является отличием города Чикаго в том же смысле, в каком Сикстинская мадонна украшает Дрезден. Возьмите Лувр из Парижа, коллекцию Рубенса из Антверпена, Национальную галерею и Британский музей из Лондона, Публичную библиотеку и Художественный музей из Бостона, Музей Метрополитен из Нью-Йорка и Библиотеку Конгресса из Вашингтона, и коммерческие потери этих городов были бы очень значительными. Когда Чикаго осознает все преимущества расположения в Грант-парке трех больших групп зданий, посвященных интеллектуальным и эстетическим стремлениям человека, должно быть очевидно, что город будет иметь большое значение в подарках тех граждан с общественным настроением, которые нашли удовлетворение в том, что оставили обществу полезные памятники успешной жизни дарителей.

Стремящиеся к обществу граждане оставили ценное наследие, удовлетворяя интеллектуальные и эстетические потребности людей; и следует считать высокой привилегией, а также священной обязанностью распоряжаться этими дарами таким образом, чтобы добиться наиболее эффективных результатов от благотворительности. Таким образом, проявление признательности побуждает других подражать хорошему примеру; и просто задумываясь, город постоянно выигрывает от добавления памятников, которые приносят пользу всему сообществу.

К югу от Грант-парка, протянувшегося вдоль лагуны между Двенадцатой и Двадцать второй улицами, на планах показан большой луг, превращенный в спортивную площадку, с центральным спортзалом, открытыми площадками для упражнений, пляжами для купания и другими объектами, которые были сочтены целесообразными в парках игровых площадок.

Еще одна прекрасная возможность связана с тем фактом, что река протекает через центр делового района. Опыт европейских городов показывает, что берега реки, хотя поначалу и предназначенные только для коммерческих целей, рано или поздно превращаются в места, сочетающие деловое использование с проездами и прогулочными площадками для движения транспорта и для удовольствия людей. Отношение к Темзе в Лондоне, Сене в Париже, Дунаю в Вене и Будапеште, Шельде в Антверпене, Риверсайд Драйв в Нью-Йорке и предполагаемая набережная Потوماка в Вашингтоне - все это примеры развития событий, которые ясно указывают на то, что должно произойти с рекой Чикаго, когда город начнет уделять внимание другим потребностям в дополнение к потребностям торговли и производства.

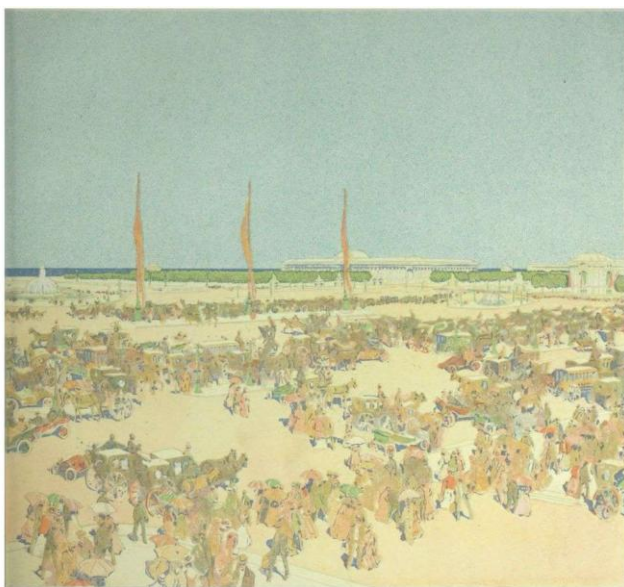
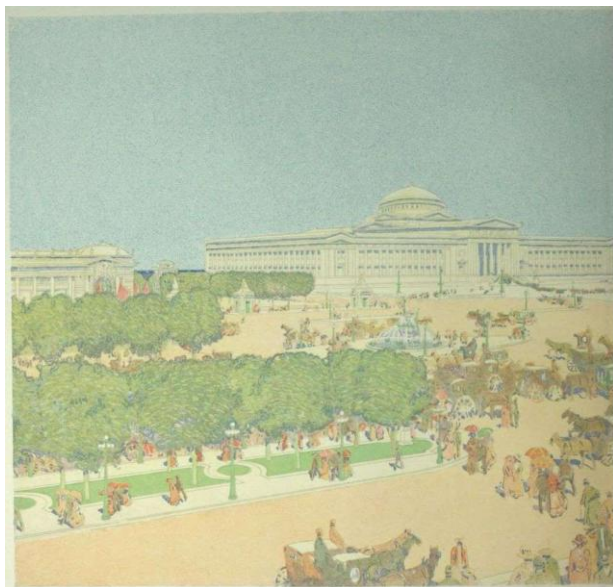
Группировка железнодорожных пассажирских терминалов вдоль Канал-стрит и Двенадцатой улицы добавит еще один элемент хорошего порядка, удобства и архитектурного достоинства; ибо не следует думать, что по мере того, как железные дороги заменят свои нынешние неадекватные конструкции, новые здания будут менее важными или менее достойными, чем те, что были построены в других городах. Скорее следует предположить, что величайший железнодорожный центр в мире сможет располагать конечными станциями, во всех отношениях равными любым, которые были построены в других местах.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХVII. ЧИКАГО. ВИД НОЧЬЮ С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА НА ГРАНТ-ПАРК, ФАСАД ГОРОДА, ПРЕДПОЛАГАЕМУЮ ГАВАНЬ И ЛАГУНЫ ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ПАРКА НА ЮЖНОМ БЕРЕГУ.

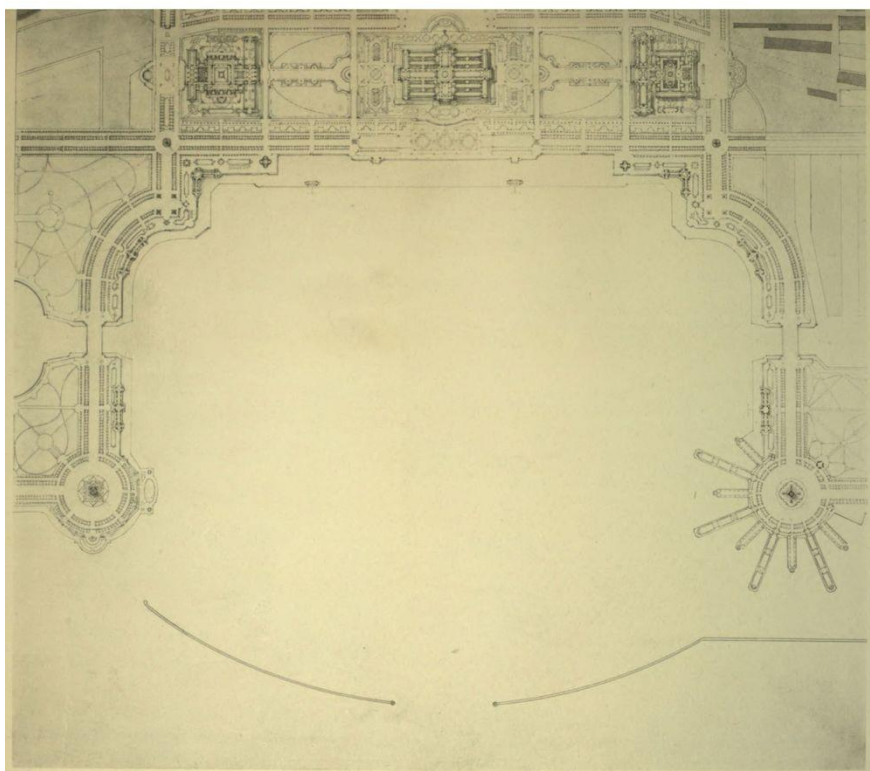
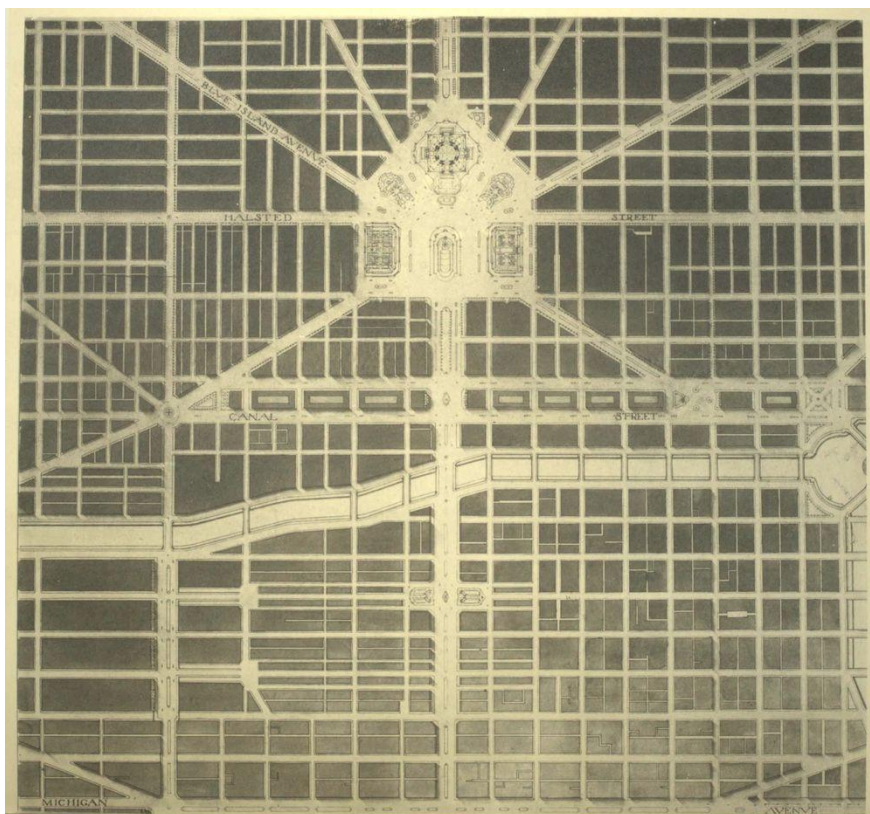
Нарисован для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХVIII. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПЛОЩАДЬ НА МИЧИГАН-АВЕНЮ К ЗАПАДУ ОТ ФИЛДОВСКОГО МУЗЕЯ ЕСТЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ В ГРАНТ-ПАРКЕ, С ВИДОМ НА ВОСТОК ОТ УГЛА БУЛЬВАРА ДЖЕКСОН.

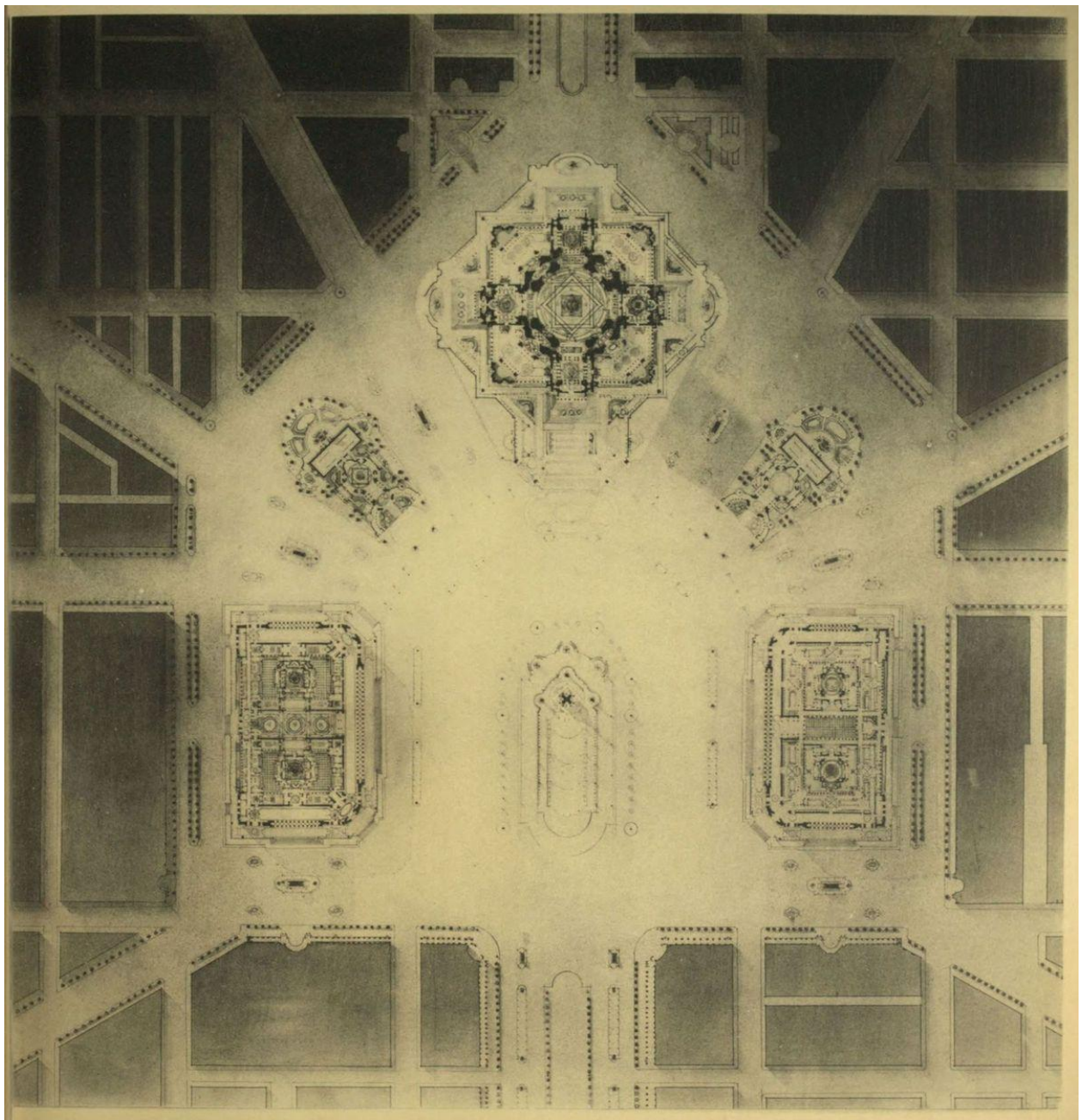
Нарисован для Коммерческого клуба Жюлем Гереном.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХІХ. ЧИКАГО. ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР ГОРОДА, РАСПОЛОЖЕННЫЙ НА БУЛЬВАРЕ ПЕРВОГО КОЛЬЦА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПРЕДПОЛАГАЕМУЮ БОЛЬШУЮ ОСЬ ВОСТОК-ЗАПАД И ЕЕ СВЯЗЬ С ГРАНТ-ПАРКОМ И ЯХТЕННОЙ ГАВАНЬЮ; СХЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕРМИНАЛОВ НА ЮЖНОЙ И ЗАПАДНОЙ СТОРОНАХ И ГРАЖДАНСКОГО ЦЕНТРА.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, ЧИКАГСКИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ

СХХХ. ЧИКАГО. ПЛАН ПРЕДЛАГАЕМОЙ ГРУППЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ЗДАНИЙ ИЛИ ГРАЖДАНСКОГО ЦЕНТРА НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ КОНГРЕСС-СТРИТ И ХОЛСТЕД-СТРИТ.

Этот план указывает на возможное упорядоченное и гармоничное расположение общественных зданий, сгруппированных для административных целей, недалеко от центра населенного пункта. Планируется, что центральное здание будет не только доминировать над площадью перед ним, но и издали выделять центр города, и отчасти это памятник духу гражданского единства.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХХІ. ВЫСОТА, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ГРУППУ ЗДАНИЙ, СОСТАВЛЯЮЩИХ ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР,
По рисунку Ф. Жанена.

[\[Больше\]](#)



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХХІІ. ЧИКАГО. ВИД, ОБРАЩЕННЫЙ НА ЗАПАД, НА ПРЕДПОЛАГАЕМУЮ ПЛОЩАДЬ CIVIC CENTER PLAZA И ЗДАНИЯ, ПОКАЗЫВАЮЩИЕ ЕЕ КАК ЦЕНТР СИСТЕМЫ АРТЕРИЙ КРОВООБРАЩЕНИЯ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СТРАНЫ.

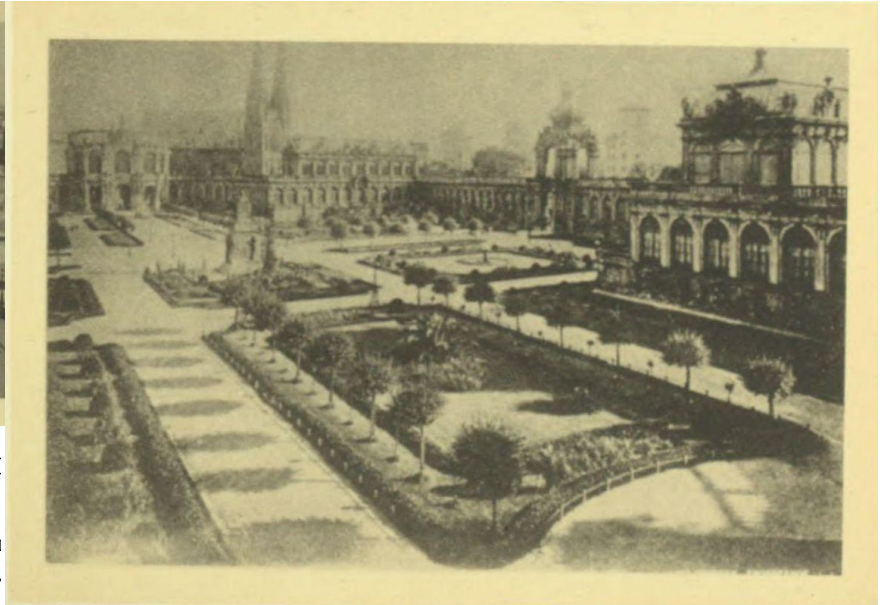
Нарисован Жюлем Гереном для Коммерческого клуба.

Адекватное изучение существующих условий в Центре Чикаго должно показать необходимость обеспечения адекватных средств передвижения с запада на восток по всему деловому центру. Чикаго-авеню уже является широкой магистралью, способной выдержать интенсивное движение, которое неизбежно на ней возникнет; и расширение Двенадцатой улицы требуется как средство обеспечения доступа к берегу озера для плотного населения к западу от реки, которое в настоящее время практически лишено возможности пользоваться этой наиболее привлекательной чертой чикагской жизни. Было бы желательно расширить несколько восточно-западных улиц, проходящих через нынешний деловой район, но такой ход был бы нецелесообразен из-за непомерно высокой стоимости земли и зданий, примыкающих к этим магистралям. По этой причине не предлагается расширять восточную и западную улицы к северу от Конгресса. Однако в пределах разумных финансовых возможностей можно построить большой проспект, простирающийся от Мичиган-авеню через весь город и на запад до бесконечности. Это привело бы к тому, что на все времена была бы обеспечена магистраль, которая была бы для города тем же, чем позвоночник для тела. Таким образом, и только таким образом, возможно установить органическое единство и, в связи с благоустройством вышеупомянутых улиц, придать порядок и согласованность плану Чикаго.



СXXXIII. ПАРИЖ. ПЛОЩАДЬ СОГЛАСИЯ С
СТОРОНУ МАДЛЕН.

Эта площадь является одним из круп
кровообращения, расположенным на г
(Елисейских полях) и кольцо больш



СXXXIV. DRESDEN. ЦВИНГЕРХОФ.

Формальное расположение архитектуры и общественных садов в центре
города.

Выбор Конгресс-стрит для
застройки в широкую
поперечную авеню

обусловлен многими соображениями. Во-первых, эта конкретная улица в значительной степени совпадает с центром делового района; а также находится примерно на равном расстоянии от других восточно-западных улиц (Двенадцатой и Вашингтонской, Двадцать второй и Чикагской авеню), которые наиболее легко поддаются застройке в качестве артерий уличной системы; и это также равноудалено от двух больших полос отвода восточно-западной железной дороги на Кинзи и Шестнадцатой улицах. Во-вторых, сам факт, что Конгресс-стрит в настоящее время существует только отдельными участками и что здания на всей предлагаемой территории сравнительно недороги, дает очень веский аргумент в пользу ее выбора с точки зрения экономии. Расширение другой улицы означало бы разрушение двух фасадов, чтобы получить достаточную ширину, не вторгаясь в пространство застройки на параллельных улицах. В-третьих, Конгресс-стрит находится в таких отношениях к Грант-парку, что ее использование в качестве центральной оси города позволяет парку и авеню поддерживать взаимные отношения в высшей степени, способствующие как удобству, так и порядку. В-четвертых, открытие Конгресс-стрит создало бы в сочетании с Ван Бюрен-стрит на севере и Харрисон-стрит на юге тройную сеть артерий в центре событий. Нет никаких аргументов в пользу выбора другой улицы, которые представляли бы такое сочетание преимуществ, какое можно найти при выборе Конгресс-стрит. Диаграмма, показывающая загруженность предприятий, указывает на то, что Конгресс-стрит уже находится очень близко к центру крупной коммерческой деятельности, а также на то, что этот центр неуклонно перемещается в юго-западном направлении.



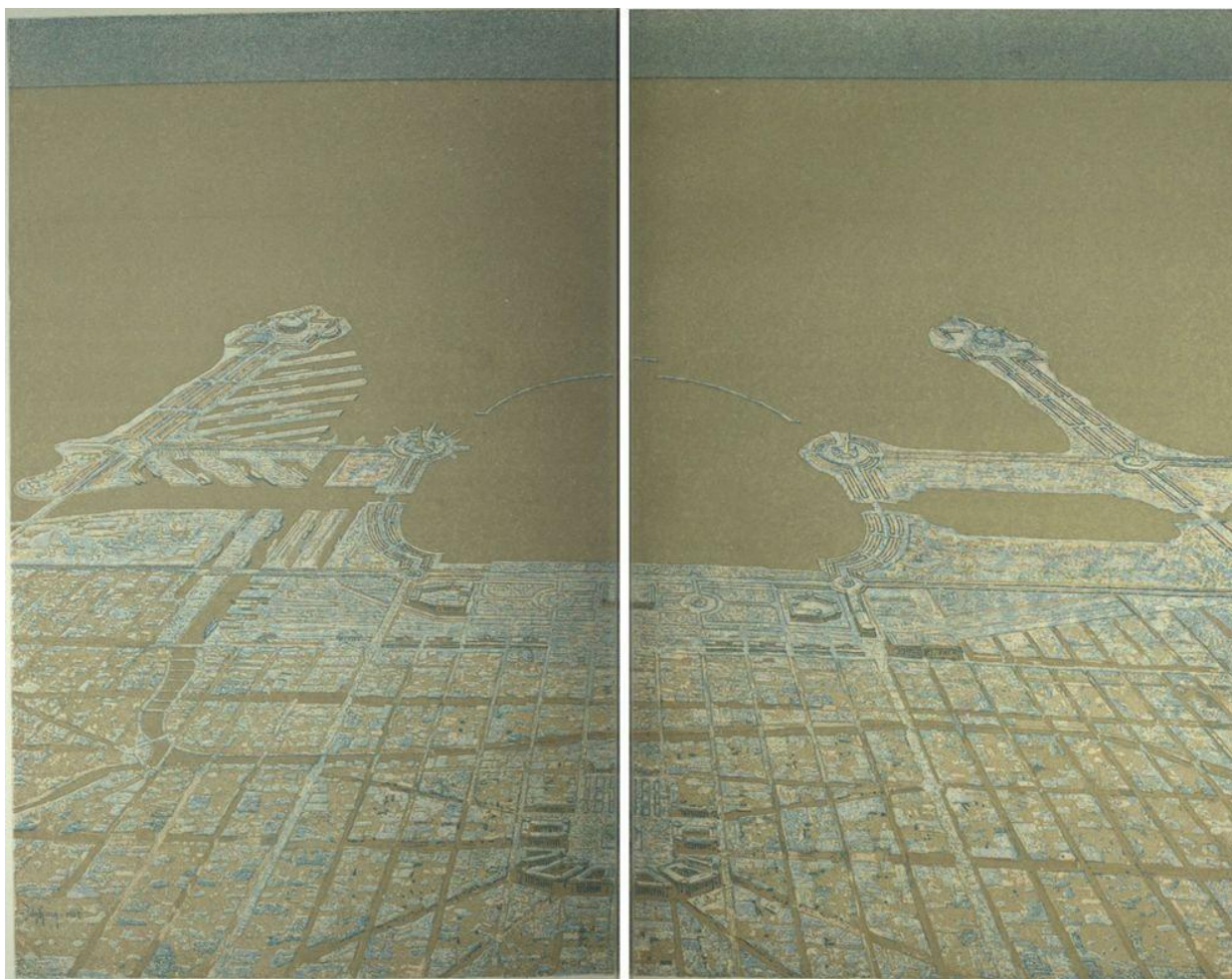
СXXXV. ВЕНА. РИНГШТРАССЕ, ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЗДАНИЯ, СГРУППИРОВАННЫЕ ВОКРУГ ПЛОЩАДЕЙ И САДОВ ВДОЛЬ НЕЕ.

До сих пор аргументы в пользу выбора Конгресс-стрит касались чисто практических вопросов, которые сами по себе казались бы убедительными. Выбор Конгресс-стрит столь же логичен с эстетической точки зрения. В некотором смысле музей Филда станет одним из важных зданий в городе. Выбранное место находится точно напротив пересечения Конгресс-стрит с Мичиган-авеню. Создать большую поперечную аллею без использования элемента симметрии, который готово обеспечить это благородное здание, означало бы бросить

вызов всем законам гражданского порядка и совершить преступление против хорошего вкуса, которое никогда не сможет быть искуплено. Немыслимо, чтобы при нынешнем состоянии общественного вкуса какой-либо народ допустил такое варварство.



СXXXVI. РИМ. СОБОР СВЯТОГО ПЕТРА, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПОДХОД.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СXXXVII. ЧИКАГО. ВИД НА ПРЕДЛАГАЕМУЮ ЗАСТРОЙКУ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА, ОТ ДВАДЦАТЬ ВТОРОЙ УЛИЦЫ ДО ЧИКАГО-АВЕНЮ, С ВИДОМ НА ВОСТОК, ЧЕРЕЗ ГРАЖДАНСКИЙ ЦЕНТР, ГРАНТ-ПАРК И ОЗЕРО МИЧИГАН.

Нарисован Жюлем Гереном для Коммерческого клуба.

[\[Больше\]](#)

Новая Конгресс-стрит должна быть проложена шириной от Уобаш-авеню в западном направлении от 200 до 250 футов до Канал-стрит; а оттуда до гражданской площади ширина должна составлять приблизительно 300 футов. Дороги должны быть разделены для различных видов движения, и это должно предоставить возможности для украшения самого высокого класса, известного гражданскому искусству. Театры, общественные и полубообщественные здания, магазины розничной торговли и все другие сооружения, которые можно найти на оживленных улицах, стали бы строиться вдоль магистрали, которая с момента своего открытия имела бы первостепенное значение.^[26]

Поскольку в Грант-парке предлагается сгруппировать здания, относящиеся к искусству, литературе и науке, то на оси Конгресс-стрит планируется создать композицию, представляющую достоинство и важность города с административной точки зрения. Там, где Конгресс-стрит пересекается с Холстед-стрит, следует создать общественный центр. В этом центре естественным образом сходятся расходящиеся артерии. Население Чикаго растянулось вдоль берега озера, но центр плотности неуклонно перемещался в юго-западном направлении. Начиная с первоначальной резервации Форт-Дирборн, линия плотности населения проходит через нынешнее расположение мэрии и здания суда, оттуда

немного южнее предполагаемого гражданского центра. Более того, точка, выбранная для civic center, является, так сказать, центром тяжести всех радиальных артерий, впадающих в Чикаго. Даже сейчас предлагаемый центр не намного опережает рост города; в то же время стоимость земли в выбранном районе не является чрезмерной.



СХХХVIII. BERLIN. ОСТРОВ ШПРЕЕ, В САМОМ ЦЕНТРЕ ГОРОДА.

Здания, входящие в состав гражданского центра, естественно, делятся на три подразделения, представленные городом Чикаго, округом Кук и федеральным правительством; и поскольку одного здания было бы недостаточно для размещения офисов либо города, либо правительства общей юрисдикции, в конечном итоге должно быть три группы. Из этих трех групп преобладала бы городская группа, центральным зданием которой была бы мэрия. В здании городской администрации должны размещаться мэр и общественный совет, а также клерки и должностные лица, непосредственно связанные с административным и законодательным ведомствами; также штаб-квартира пожарной охраны; офисы управления образования, включая офисы директора школ; офисы городского прокурора, аудитора, совета ассессоров, сборщиков налогов, лицензионного отдела, совета по местному благоустройству, избирательного бюро и других подобного характера.

В конечном счете, для департамента общественных работ должно быть выделено отдельное здание; но в ближайшем будущем одно крыло административного здания может быть выделено для инженеров и геодезистов, для электротехнического отдела, отделов канализации, водоснабжения и газоснабжения, а также для инспектора улиц. Потребность в специальных помещениях для этого подразделения государственной службы возникает не только из-за масштабов и характера работы различных бюро, но также из-за большого количества людей, которые по необходимости обращаются к ним для получения разрешений на строительство и ремонт зданий, для подключения электричества, газа и воды, а также для ведения огромного объема дел, возникающих в департаменте, который затрагивает каждый бизнес, учреждение и дом.

Департамент общественного здравоохранения, требующий обширных лабораторий, должен включать больницу неотложной помощи, помещения для комиссии по установлению невменяемости и место содержания душевнобольных, а также бюро статистики жизнедеятельности; офисы инспекторов здравоохранения, пищевых продуктов и молока; помещения для coroner, включая комнаты для вскрытия и дознания, и общественный морг.

Архивный зал должен быть доступен судам и другим подразделениям государственной службы, а также широкой общественности. Здание должно быть построено таким образом, чтобы обезопасить его содержимое от возможной опасности в результате пожара или

сырости; и оно должно быть устроено таким образом, чтобы обеспечить немедленный доступ к записям.

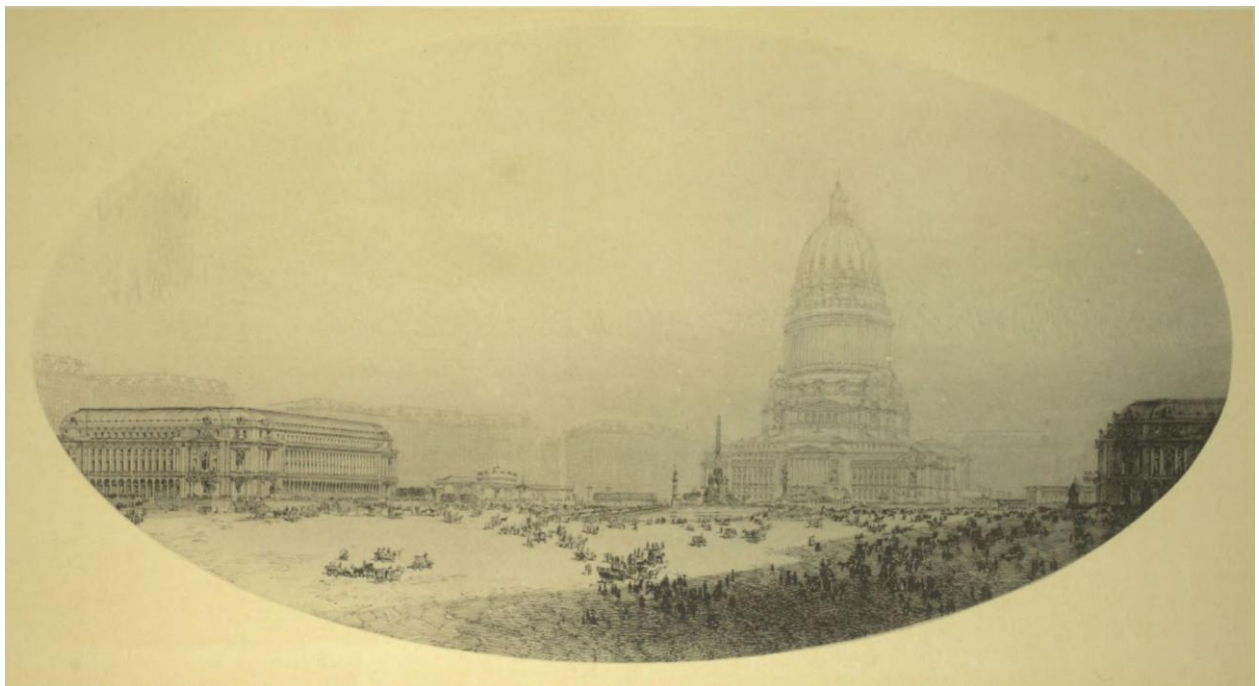
Здание суда предлагает архитектурные возможности первого порядка; и здесь достоинство, величественность и беспристрастность правосудия должны проявляться в каждом назначении, чтобы преподать урок о том, что "повиновение закону - это свобода". Высший из городских судов с кабинетами для судей; помещения для большого жюри; комнаты для присяжных с помещениями для ночлега присяжных; офисы окружного прокурора; отдел выдачи брачных лицензий; и юридическая библиотека должны размещаться в этом здании.

К зданию, используемому в качестве полицейского управления, будут отнесены центральный полицейский суд с его официальными клерками, стенографистками, судебными приставами, поручителями и прапорщиками; городская тюрьма с ее хранилищами для всевозможных уголовных дел; штаб-квартира начальника полиции и штата детективов; учебный зал, актовый зал, гимнастический зал и тренировочная галерея для стрельбы, а также арсенал. Одна из причин, по которой это здание стало частью гражданской группы, заключается в обеспечении удобства граждан, которых вызывают в суд для исполнения обязанностей присяжных или в качестве свидетелей.

Центральное административное здание, как показано на иллюстрациях, увенчано куполом впечатляющей высоты, который должны видеть и чувствовать люди, для которых оно должно оставаться символом гражданского порядка и единства. Возвышаясь над равниной, на которой лежит Чикаго, его эффект можно сравнить с эффектом купола собора Святого Петра в Риме. Здания показаны поднятыми на террасы высотой в один этаж. Эти террасы придали бы большое достоинство сооружениям и обозначили бы переход от них к большому открытому пространству, на которое они выходят фасадом. Мотивы, венчающие террасы, с такими другими аксессуарами, как убежища, навесы, станции метро, балюстрады и светильники, объединились бы, чтобы объединить площадь в гармоничное целое. Группа зданий может быть соединена переходами метро или даже мостами, выполненными в виде колоннад или аркад декоративного характера, и все это способствует общему эффекту площади.

Место в гражданском центре должно быть зарезервировано для следующего окружного здания, которое построит округ Кук, когда нынешнее станет слишком маленьким для размещения бизнеса округа. Опыт показывает, что в этой стране общественное здание не только достраивается, но и оказывается недостаточно обширным для обеспечения общественного бизнеса, которому оно предназначалось.

Проекты этой площади и ее зданий являются предложениями о том, что можно сделать, поскольку отчет не стремится навязать какую-либо конкретную форму сооружениям, которые при выполнении должны соответствовать программе, разработанной растущими потребностями в адекватных помещениях для административных офисов и быстро растущим спросом со стороны общественности на порядок и красоту в расположении этих элементов городской жизни.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХХХІХ. ЧИКАГО. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПЛОЩАДЬ ГРАЖДАНСКОГО ЦЕНТРА, НА КОТОРОЙ ПОКАЗАНА ГРУППА ОКРУЖАЮЩИХ ЗДАНИЙ, УВЕНЧАННАЯ ЦЕНТРАЛЬНЫМ КУПОЛОМ.

Административное здание, расположенное на главной оси, расположено таким образом, что, доминируя над площадью, оно не препятствует потоку транспорта, который будет вливаться в это открытое пространство с улиц, ведущих к нему, и, в частности, из крупных радиальных артерий. Планируется, что последние магистрали будут сосредоточены на обелиске в центре площади, основание которого предлагается объединить с декоративным фонтаном, обработанным с наибольшим богатством, поскольку он будет расположен на месте, которое должно стать центром интереса в городе.

Федеральная группа должна быть лишь менее обширной, чем та, которая предназначена для городских целей. Федеральное здание Чикаго, построенное в 1905 году, уже не соответствует требованиям. Действительно, в правительстве общей юрисдикции вошло в обычай пытаться разместить множество различных административных департаментов под одной крышей. В таком большом городе, как Чикаго, достоинство и деловые интересы судов Соединенных Штатов требуют здания исключительно для этой цели. Почтовое отделение сейчас ищет участок в Вест-Сайде. Таким образом, появилась возможность начать группу гражданских центров с важного здания, разместив его на участке, отведенном на плане под общественную площадь, которая в конечном итоге должна быть окружена административными зданиями. Таможня и налоговое управление; различные подразделения инженеров, занятых благоустройством и обследованием озер и рек; служба маяков; инспекторы паровых судов; служба спасения жизней; офицеры по набору персонала в армию и военно-морской флот; инспекторы эмигрантов; и различные другие должностные лица, на которых возложено обеспечение соблюдения быстро растущего свода законов по охране здоровья и содействию надлежащему порядку, — вся эта армия служащих Соединенных Штатов должна иметь подходящие помещения в зданиях, возведенных исключительно для использования правительством. Только для федеральных зданий, если мы хотим, чтобы они соответствовали требованиям государственного бизнеса,

потребовалась бы группа зданий первого порядка с точки зрения архитектуры и местоположения.

Эффективность гражданского центра будет зависеть от характера архитектуры, отображаемой в самих зданиях, от их гармоничных взаимоотношений друг с другом и от объема пространства, в котором они расположены. Несомненно, результаты, достигнутые на Всемирной Колумбийской выставке 1893 года, настолько убедительно доказали истинность этих принципов, что нет необходимости подробно останавливаться на них. Достижение гармонии, хорошего порядка и красоты - это не вопрос денежных затрат, поскольку в конечном итоге хорошие здания стоят намного дешевле плохих. Что требуется, так это просвещенное понимание и грамотное планирование; великие здания мира просты и недороги по сравнению со многими чрезмерно сложными сооружениями наших дней; но на протяжении веков они служили своим важным целям, и люди не откажутся от них, потому что они стали неотъемлемой частью их жизни. Они олицетворяют постоянство города, они отражают его историю и выражают его устремления. Такая группа зданий, какой должен и может обладать Чикаго, навсегда останется отличительной чертой города. Это было бы то же, чем Акрополь был для Афин или Форум для Рима, и то, чем является площадь Сан-Марко для Венеции, — само воплощение гражданской жизни. Земля должна быть приобретена в количестве, достаточном для выполнения плана, соизмеримого с потребностями Чикаго и с ее доминирующим положением в этом регионе. Этот план сначала должен быть разработан архитекторами, а затем должен быть реализован согласованными действиями сообщества.

Каким бы важным ни был гражданский центр сам по себе, если рассматривать его в связи с этим планом Чикаго, он становится краеугольным камнем арки. Развитие Холстед-стрит, Эшленд-авеню и Мичиган-авеню, обрамленных крупными магистралями Чикаго-авеню и Двенадцатой улицы, придаст форму деловому центру; в то время как открытие Конгресс-стрит в качестве главной центральной оси города сразу же создаст согласованность в плане города. Нигде больше на этом континенте не существует столь больших возможностей в сочетании с такой легкостью достижения. Просто благодаря разумному проведению изменений, необходимых для адаптации растущего бизнеса Чикаго, в результате получится единый и красивый город. Набережная озера будет открыта для тех, кто сейчас закрыт от нее из-за отсутствия адекватных подходов; огромные массы людей, которые ежедневно собираются в ныне перегруженном центре, смогут приходить и уходить быстро и без дискомфорта; интеллектуальная жизнь города будет стимулироваться учреждениями, сгруппированными в Грант-парке; и в центре всей разнообразной деятельности Чикаго возвышается высокий купол гражданского центра, оживляющий и объединяющий всю композицию.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХЛ. ЭСКИЗ ДЛЯ КУПОЛА ПРЕДПОЛАГАЕМОГО ГРАЖДАНСКОГО ЦЕНТРА.
Из исследования Ф. Жанена.

СНОСКИ:

[23] Филдовский музей естественной истории, основанный в 1894 году, при закрытии Всемирной Колумбийской выставки, стал возможен благодаря подарку в миллион долларов Маршаллом Филдом, который после своей смерти в 1906 году завещал еще восемь миллионов долларов, половину на возведение здания, а половину на пожертвования. Еще полмиллиона было внесено различными частными лицами; и к годовому доходу в размере 25 000 долларов, помимо пожертвований, ежегодно будет собираться около 100 000 долларов на содержание за счет налогообложения. На коллекции, представляющие антропологию, ботанику, геологию и зоологию, было потрачено более двух миллионов долларов, и учреждение (сейчас занимающее временные помещения в Джексон-парке) располагает штатом директоров и кураторов, библиотекой из 50 000 наименований, хорошо оборудованным издательским бюро и другими

соответствующими принадлежностями. По контракту между комиссарами Южного парка и попечителями Филд-музея от 31 января 1907 года участок в Грант-парке был отведен под новое здание.

[24] Библиотека Крерара была основана по завещанию покойного Джона Крерара, проживавшего в Чикаго с 1862 года до своей смерти в 1894 году. Целевой фонд превышает 3 400 000 долларов. В новом здании будут размещены миллионы томов, и при необходимости будут предусмотрены пристройки.

[25] Коллекции Художественного института теперь ставят галереи в число первых трех или четырех в стране. Нынешнее здание было открыто в 1893 году.

[26] Хотя Конгресс-стрит является идеальным местом для большой оси, можно было бы прибегнуть к развитию одной из параллельных улиц и соответствующему изменению местоположения музея Филда и гражданского центра, если возникнут препятствия для использования Конгресс-стрит, которые покажутся непреодолимыми.



АВТОРСКОЕ ПРАВО, 1909, КОММЕРЧЕСКИЙ КЛУБ ЧИКАГО

СХЛІ. ВИД На ВОСТОК, На ОЗЕРО Мичиган.

ГЛАВА VIII

ПЛАН ЧИКАГО: РЕЗУЛЬТАТ СИСТЕМАТИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ: ЗАТРАТЫ, СВЯЗАННЫЕ С
ВЫПОЛНЕНИЕМ РАБОТ: ЛЮДИ ФИНАНСОВО СПОСОБНЫ РЕАЛИЗОВАТЬ ПЛАН:
ЗАДЕЙСТВОВАННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ: КАК МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ ЗАТРАТЫ: КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ.

Неплан Чикаго, представленный на иллюстрации и в тексте, является результатом систематического и всестороннего исследования, проводившегося в течение тридцати месяцев с единственной целью наметить идеальный проект физического развития этого города. Совершенство деталей не заявлено, но дизайн в целом представлен публике с уверенностью в том, что он указывает путь к созданию общественных условий необычной экономичности, удобства и красоты.

Полностью осознается, что план, предусматривающий улучшения в большем масштабе и более инклюзивный, чем любой из ранее предложенных, на первый взгляд, выходит за рамки финансовых возможностей сообщества. Однако, если план получит общественное одобрение, его можно будет выполнить без серьезного увеличения нынешнего бремени. Сам рост города, создающий богатство, превышающее то, которое могут произвести рудники, дает основу для выпуска облигаций, превышающих предельные затраты, связанные с осуществлением этого плана. Увеличение оценочной стоимости недвижимости в городе Чикаго за последние десять лет превышает расходы, необходимые для приведения плана в исполнение; и в то же время сам характер предлагаемых изменений таков, что стимулирует рост благосостояния. Таким образом, общественность имеет право привести план в действие, если она примет решение сделать это.

Вполне возможно, что может потребоваться некоторый пересмотр существующих законов, чтобы дать людям возможность осуществить этот проект; но это явно во власти самих людей. Таким образом, реализация плана полностью зависит от силы общественного мнения в его пользу. И есть ли надежда на то, что люди захотят сделать Чикаго идеальным городом? Краткий обзор прошлого поможет составить мнение на этот счет.

Шестьдесят лет назад, когда Чикаго был едва ли больше деревни, стало очевидно, что для обеспечения надлежащего дренажа необходимо значительно повысить уровень улиц на всем протяжении так называемого старого города, от мейн-ривер до Двенадцатой улицы, а также на некотором расстоянии от западной и северной сторон. Этот проект, хотя и очень масштабный для того времени, был быстро начат и должным образом осуществлен, хотя он предполагал возведение всех улиц и большинства зданий на этой обширной территории. Для того времени и поколения это было гораздо более серьезное начинание, чем предлагаемая сейчас реконструкция городских магистралей.

Опять же, около пятидесяти лет назад, когда идея создания больших парковых зон в мегаполисе была новой, Чикаго взялся за приобретение и благоустройство сети парков, окружающих город с трех сторон. Эта схема, которая до недавнего времени хорошо обеспечивала потребности Чикаго, осуществлялась таким образом, что никогда не была обременительной. Создание парковой системы в Чикаго было предпринято не из соображений полезности, а исключительно из желания сделать город привлекательным; и успех был ошеломляющим.

Позже, в восьмидесятых годах, очистка воды озера Мичиган путем отвода сточных вод стала общественной проблемой. И снова жители Чикаго оказались на высоте положения, и после многих лет напряженной работы Дренажный канал, построенный стоимостью 60 000 000 долларов, был завершен.

Затем, в начале девяностых, состоялась Всемирная выставка, и здесь также был достигнут результат, который никогда не был превзойден ни по размаху, ни по архитектурной красоте. Стоимость Ярмарки (более 20 000 000 долларов только за территорию и здания) была очень большой для того дня. Тот факт, что Ярмарка возникла именно здесь, указывал на то, что этот народ, обычно считавшийся коммерческим сообществом, глубоко ценил высшие формы благоустроенности и муниципальной красоты.

Всемирная выставка в Чикаго, как и повышение престижа города, создание целостной системы парков и бульваров, а также строительство Дренажного канала, вышли далеко за рамки всего, что когда-либо предпринималось городом в том же роде. Эти четыре работы - величайшие из тех, что были достигнуты Чикаго. Они доказали готовность людей взяться за масштабные проекты общественного благоустройства, которые на момент их зарождения требовали большой дальновидности и большой веры в будущее. Два из них были продиктованы соображениями исключительно практическими, в то время как два других таковыми не считались, но, с другой стороны, были выражением более глубокого чувства человеком ценности восхитительного окружения. Если бы можно было составить точный отчет о затратах на четыре усовершенствования, это, вероятно, показало бы, что на практическую и эстетическую сторону были потрачены примерно равные суммы.

Помимо упомянутых общественных предприятий, жители Чикаго, коллективно или по отдельности, создали множество агентств для улучшения интеллектуальных, социальных, моральных и эстетических условий. Чикагский оркестр занимает землю и здания на Мичиган-авеню, текущая стоимость которых составляет более миллиона с четвертью долларов; а за последние двадцать лет частные подписки составили по меньшей мере еще миллион, и все это было потрачено на организацию чисто артистическую. Здание Института искусств в Грант-парке обошлось в 700 000 долларов, и с момента его завершения в 1893 году оно ни разу не закрывалось ни на день. Помимо большой и превосходной художественной школы, здесь имеется хорошая коллекция работ старых и современных мастеров, которая постоянно пополняется. Библиотека Крера располагает пожертвовательным фондом в три с половиной миллиона долларов, помимо значительного фонда на строительство; библиотека Ньюберри и Технологический институт Армора являются другими достойными общественными пожертвованиями.

Особенно примечательны образовательные учреждения, которые вносят столь значительный вклад в интеллектуальную жизнь города и оказывают влияние на весь Ближний Запад, — Университет Лейк Форест, Северо-Западный университет и Чикагский университет. Последнее названное учебное заведение, основанное в 1892 году, уже заняло свое место среди ведущих университетов этой страны не только благодаря своему фонду и собственности (на сумму более 23 000 000 долларов), но и благодаря мудрому управлению в соответствии с хорошо продуманным планом.

Вполне в соответствии с планом Чикаго создан Фонд памятника Бенджамину Франклину Фергюсону в размере миллиона долларов, доходы от которого предназначены для покрытия расходов на скульптуры, увековечивающие память достойных мужчин и женщин Америки или важные события американской истории, которые будут установлены в парках и бульварах города под руководством попечителей Института искусств. Полевой музей, представляющий подарки на общую сумму 9 000 000 долларов, является еще одним примером лояльности к городу и стремления к его благоустройству.

Такие предприятия и подарки, подобные перечисленным, показывают, чего можно ожидать от индивидуальных благодеяний по мере роста благосостояния и поощрения идеи общественного служения. Когда появляются возможности для обогащения города, отдельные граждане оказываются на высоте положения и находят истинное удовлетворение в том, чтобы оставлять памятники полезными или приятными для людей.

Простое увеличение численности не дает оснований полагать, что общественное мнение в пользу обширных общественных работ будет расти пропорционально численности населения; но история прошлого доказывает, что жители Чикаго всегда готовы и стремятся следовать, когда путь к большим благам явно открыт. Мы считаем, что тенденция, которую сообщество продемонстрировало своими действиями, с надеждой указывает на принятие грандиозной схемы общественного благоустройства. Другими словами, поскольку Чикаго уже осуществил крупные проекты строго в соответствии с этим отчетом, не можем ли мы, следовательно, с уверенностью ожидать, что эти люди будут продолжать делать то, что они делали?

Есть еще более веские основания полагать, что общественность одобрит такой план, как представлен здесь. Он заключается в растущей любви к порядку, обусловленной прогрессом в образовании. Каждый знает, что гражданские условия, царившие пятьдесят лет назад, теперь нигде не были бы терпимы; и каждый верит, что сегодняшние условия не будут терпимы людьми, которые придут за нами. Так и должно быть, если только прогресс не прекратился. Образование общества неизбежно приводит к более высокому пониманию ценности систематического улучшения и приводит к сильному желанию со стороны людей быть окруженными условиями, гармонирующими с развитием хорошего вкуса; и так быстро, как только люди смогут увидеть преимущества для них более упорядоченного расположения улиц, транспортных линий и парков, почти наверняка они достигнут таких желаемых целей. Так мечты сегодняшнего дня становятся обыденностью завтрашнего дня; и то, что мы сейчас считаем фантастикой, станет просто фактом для человека будущего.

Если план в целом будет одобрен большинством наших граждан, поскольку он будет признан практичным и красивым, следующий вопрос заключается в том, к чему он нас обязывает. При ответе на этот вопрос будет полезен общий обзор основных элементов, составляющих план. Следующий список включает основные пункты:

Первый. Благоустройство набережной озера.

Второе. Создание системы автомобильных дорог за пределами города.

Третье. Улучшение железнодорожных терминалов и разработка комплексной системы тяги как для грузов, так и для пассажиров.

Четвертое. Приобретение внешней парковочной системы и парковых дорожек.

Пятое. Систематическое расположение улиц и проспектов в городе, чтобы облегчить передвижение в деловой район и обратно.

Шестое. Развитие центров интеллектуальной жизни и гражданской администрации, связанных таким образом, чтобы придать городу согласованность и единство.

Благоустройство набережной озера от Виннетки до линии Индиана-лайн является экономической необходимостью. Как уже говорилось, совокупный объем отходов, которые необходимо сбрасывать на берегу озера, поскольку это самое дешевое место для их захоронения, составляет не менее одного миллиона кубических ярдов в год. Этого материала достаточно для производства ежегодно от двадцати семи до тридцати акров

земли, если использовать его для строительства парковых дорожек у озера, рекомендованных здесь. Властям парка осталось бы только установить волнорезы и мосты и закончить благоустройство территории. Использование этого материала за тридцать лет позволило бы получить всю территорию у озера, рекомендованную в отчете для региона между парками Грант и Джексон. Но задолго до истечения тридцати лет количество наполнителя, срочно требующегося для сброса на берегу озера, будет чрезвычайно увеличено. Эта грязь должна использоваться на благо общества, а не выбрасываться впустую, как в настоящее время в открытом озере, где она становится вредной для здоровья и мешает судоходству. Грязь, которая будет удаляться при строительстве новых тяговых туннелей под главными улицами города, значительно уйдет на завершение строительства новых парков на берегу озера. Таким образом, очевидно, что это улучшение, включающее в себя восстановление всей береговой линии озера от Виннетки до границы штата Индиана и создание чрезвычайно красивой и полезной общественной зоны отдыха, потребует очень небольших государственных расходов. Не может быть никаких сомнений в том, что эта часть плана Чикаго будет доведена до конца; и фактически многое уже делается в этом направлении.

Система междугородних автомагистралей может быть реализована очень дешево. Девяносто пять процентов необходимых дорог в настоящее время существуют как автомагистрали общего пользования, а стоимость строительства остальных пяти процентов будет чисто номинальной. Схема ([табличка XL](#)) нанесена в радиусе примерно шестидесяти миль от мэрии. Затраты на расширение той сравнительно небольшой части дорог, которая требует расширения; выпрямление тех немногих, которые нуждаются в такой обработке; посадка деревьев вдоль шоссе; и посыпка дорог щебнем - это улучшения, которые могут быть ускорены согласованными разумными действиями. Связанные с этим расходы сравнительно невелики, но экономия и удобство для населения очень велики. Разве не очевидно, что эта часть плана может быть реализована в недалеком будущем при условии, что для его осуществления будет сформирована сильная организация активных людей?

Предложений относительно магистральных линий, их пропускной способности, станций и общих условий много и они серьезны. Эти предложения были сделаны с целью добиться наибольшей экономии денег и времени как при обработке грузов, так и пассажиров. Если содержащиеся в настоящем документе рекомендации приведут к созданию условий, действительно выгодных для отдельного грузоотправителя и пассажира, несомненно, они будут признаны наилучшими для самих железных дорог. Непосредственная цель состоит в том, чтобы освободить большую часть Южной стороны от путей и станций и вернуть ее для делового использования; удвоить пропускную способность улиц всего города за счет открытия движения на север, запад и юг и за счет наилучшего соединения отдаленных частей с центром города. Помимо всех этих соображений, какими бы важными они ни были, является экономия при обработке грузов в Чикаго как центре судоходства. Цель здесь состояла в том, чтобы найти тот общий принцип, который, если его применить, даст торговцам, фабрикантам и маклерам этого города все преимущества, которые, естественно, должны быть у них на всей огромной территории, где доминирует Чикаго. Если предложенная здесь общая схема не будет принята общественностью и железными дорогами, неизбежно должна быть принята какая-то другая, потому что сама жизнь сообщества вовлечена в решение этой проблемы. Коммерческое процветание сообщества отражается в стоимости за тонну обработки грузов, ввозимых на эту территорию как центр судоходства и вывозимых с нее. Для достижения общих изменений в условиях работы железных дорог требуются годы. Это будет иметь место, если будет реализована такая схема, которую мы рекомендуем; но общественность должна помнить, что она не будет облагаться налогом за ее оплату. Когда эти улучшения произойдут, они станут

железнодорожными предприятиями, созданными железными дорогами и осуществляемыми самими железными дорогами.

Рекомендации по тяге, содержащиеся в этом отчете, уже выполняются, и нет необходимости ставить вопрос о том, будет ли выполнена эта часть работы. Практически решение принято, и, без сомнения, оно будет выполнено. Расходы частично лягут на сами тяговые линии, а частично на население.

Рекомендуемые дополнительные парки и бульвары обширны, как и должно быть в данном случае. Хотя верно, что люди сорокалетней давности разработали схему, которой было достаточно почти до настоящего момента, верно также и то, что количество, местоположение и обустройство парков и бульваров современного Чикаго совершенно неадекватны для его будущего развития; и в этом отчете не предлагается ничего, кроме того, что казалось абсолютно необходимым. Пятьдесят лет назад, до того, как население в определенных частях города стало плотным, люди могли жить без парков, но мы сегодня не можем. Теперь мы рассматриваем укрепление крепкого здоровья тела и разума как необходимую общественную обязанность, направленную на то, чтобы человек мог получать пользу и чтобы общество в целом могло обладать более высокой средней степенью добропорядочности. И после всего сказанного, хорошая гражданская позиция является главной целью хорошего городского планирования. В некоторых местах парков и бульваров достаточно для размещения людей в ближайших кварталах; другие районы этого города и пригороды, которые вскоре станут частями этого города, должны быть столь же хорошо обеспечены. "Природа," говорит президент Чарльз У. Элиот, "является величайшим фактором непрерывного образования мужчины и женщины". Предлагаемые обширные лесные массивы являются дополнением, которое обычно не предназначено для американских городов, хотя почти неизменно используется в Европе. Стоимость этих дополнительных парков и лесных массивов будет значительной, и ее должна нести общественность; но разумно предположить, что жители Чикаго и его пригородов должны получить шестьдесят тысяч акров лесистой территории, а также грейт-Боу ([табличка CIII](#)), которая займет от шестисот до восьмисот дополнительных акров. Приобретение и достройку системы внешнего парка можно легко осуществить за десять лет; и если расходы будут распределены на этот период времени, это не окажется обременительным. Отдача придет в виде улучшения здоровья и радости жизни для всех людей; и, попутно, повысится стоимость каждого объекта недвижимости в городе.

Земля, необходимая для строительства гражданского центра, должна быть обеспечена немедленно, при этом стоимость на предложенном этапе является разумной. В настоящее время эта земля может рассматриваться как парковая зона; но участки и общая схема группировки зданий должны быть утверждены, чтобы по мере того, как город, округ и главное управление перерастут свои нынешние структуры, новые могли занять назначенные им места, причем каждое из них вносило свою лепту в упорядоченную и удобную схему. Принятие такой схемы позволило бы сэкономить очень большую сумму денег при покупке участков под общественную застройку; и создало бы стабильность стоимости недвижимости. Особенно для Вест-Сайда развитие гражданского центра в указанном направлении имеет первостепенное значение, поскольку это придаст этой части города необходимый импульс в направлении более высоких стандартов, чем те, которые там преобладают сейчас. В то же время это пойдет на пользу всем другим частям города, поскольку в интересах Чикаго в целом, чтобы каждая часть развивалась наравне с любой другой. Стоимость строительства гражданского центра должна оплачиваться всем сообществом.

План улиц в том виде, в каком он был разработан, требует очень значительных затрат; но обнаружится, что в Чикаго, как и в других городах, открытие новых магистралей, хотя и требует больших первоначальных затрат, приводит к увеличению стоимости за счет повышения удобства и предоставления подходящих площадок для растущего торгового трафика в городе. Затраты составят многие миллионы долларов, но результатом будет постоянное процветание для всех, кто здесь живет; а такого процветания город не сможет достичь, пока не станет удобным и приятным местом для жизни.

Наконец, представляется вероятным, что схемы внешних магистралей и всех улучшений на берегу озера могут появиться совершенно естественным образом и с очень небольшими затратами для города; что железные дороги оплатят большую часть расходов на свои изменения и усовершенствования, таким образом, оставив часть затрат на систему тяги и все расходы на общественный центр, парки и бульвары, а также на развитие улиц для удовлетворения потребностей широкой публики. Сообщество обладает достаточными финансовыми возможностями, чтобы выполнять свою часть работы, не возлагая чрезмерного бремени на людей. В Париже проживало немногим более полумиллиона человек, и его коммерческие перспективы были намного меньше, чем у нас сегодня, когда муниципалитет принял программу благоустройства улиц, на которую было потрачено более двухсот шестидесяти миллионов долларов, и довел ее до конца за тридцать пять лет. Мотивом французского народа, предпринявшего это предприятие, было создание большой привлекательности для всех людей: города, настолько восхитительного, чтобы обеспечить постоянное процветание его жителям. Успех предприятия полностью оправдал усилия и затраты. Люди со всего мира приезжают в Париж и задерживаются там. Независимо от того, где они зарабатывают свои деньги, они идут туда, чтобы потратить их; и каждый собственник и рабочий в Париже извлекает выгоду из этого факта. Условия в Чикаго таковы, что отталкивают посторонних и отгоняют тех, кто может свободно уехать. Сливки наших собственных заработков должны быть потрачены здесь, в то время как город должен стать магнитом, притягивающим к нам тех, кто хочет наслаждаться жизнью. Изменение означало бы процветание, эффективное, уверенное и вечно продолжающееся.

Таким образом, если план хорош, то его принятие и реализация создадут для нас условия, при которых коммерческие предприятия смогут осуществляться с максимальной экономией и с уверенностью в успешном завершении, в то время как мы и наши дети сможем наслаждаться жизнью и улучшать ее, чего мы не можем сделать сейчас. Тогда наши соплеменники станут хранителями домашнего очага, а чужеземцы будут стремиться к нашим воротам.



СХЛII. ВЕЛИКИЕ ОЗЕРА.
Из группы Лорадо Тафта.

ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЛАНА ЧИКАГО

Следующее заключение, подготовленное Уолтером Л. Фишером в качестве юрисконсульта Комитета по планированию Коммерческого клуба, было представлено Эдварду Дж. Брандеджу, корпоративному юрисконсульту города Чикаго, Гарри А. Льюису, окружному прокурору округа Кук, Бенджамину Ф. Ричолсону, адвокату уполномоченных парка Западного Чикаго, Чарльзу А. Чурану, адвокату уполномоченных Линкольн-парка, Роберту Редфилду, адвокату уполномоченных Южного парка, Эдгару Б. Толману, Фрэнку Л. Шепарду, Гарри С. Мекартни, Фрэнку Хэмлину и Р. П. Холлетту, которые были адвокатами этих официальных органов соответственно, а также Милтону Дж. Форману, члену городского совета Чикаго, и Джорджу А. Мейсону, адвокату по специальной оценке города, все они согласны с изложенными выводами и рекомендациями. Уильям У. Кейс оказал помощь в подготовке заключения.

ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЛАНА ЧИКАГО

АВТОР: УОЛТЕР Л. ФИШЕР ИЗ ЧИКАГСКОЙ КОЛЛЕГИИ АДВОКАТОВ

ВВОДНЫЙ

Цель исследования правовых аспектов Чикагского плана состоит в том, чтобы установить, в какой степени и каким образом План может быть реализован в соответствии с существующими законами, предложить такое дополнительное законодательство, которое может оказаться необходимым или желательным, и рассмотреть, в какой степени такое законодательство контролируется или предотвращается существующими конституционными положениями. Отрадно иметь возможность с самого начала заявить, что основная структура Плана Чикаго составлена с должным учетом ограничений, налагаемых законом на государственные предприятия, хотя важные детали не могут быть реализованы без некоторой помощи законодательной власти.

При рассмотрении правовых аспектов городского планирования в Соединенных Штатах первый вопрос, естественно, касается ограничений, содержащихся в конституциях штатов и федеральных законах. Правительственные полномочия в Соединенных Штатах, в отличие от полномочий многих европейских стран, определены писаными конституциями, что, несомненно, предотвратило бы имитацию здесь некоторых масштабных мероприятий и произвольных, хотя и эффективных методов европейского городского планирования. Европейские правительства успешно провели многие широкомасштабные реформы, которые могли быть проведены в этой стране только с существенными изменениями. Именно эти изменения нас в первую очередь беспокоят. Прусский закон, принятый в 1902 году, уполномочил полицейские власти запрещать рекламу, которая была рассчитана на то, чтобы обезобразить ландшафт;^[22] а положение Прусского кодекса гласит, что ни одно здание не должно возводиться таким образом, чтобы уродовать города и общественные места.^[23] Правила, направленные на поддержание пригородного характера определенных населенных пунктов, были соблюдены в Пруссии в отсутствие закона в качестве санитарных мер, находящихся в юрисдикции полицейских властей, а в других городах Германии они разрешены законом.^[24] Штат Иллинойс, пытаясь последовать таким примерам, был бы вынужден считаться не только с тем положением своей собственной конституции, которое запрещает изъятие частной собственности для общественного пользования без справедливой компенсации, но и с тем другим положением, которое содержится как в ее собственной конституции, так и в конституции Соединенных Штатов, которое провозглашает, что ни одно лицо не может быть лишено собственности без надлежащей правовой процедуры. В Англии еще в 1862 году Столичный закон о местном управлении разрешил Совету общественных работ устанавливать линии застройки, которым должны соответствовать все новые здания, и запрещать возведение любых домов за пределами общей линии застройки на любой улице, на которой они расположены.^[25] Компенсация предоставляется любому владельцу собственности, который может доказать, что он пострадал от таких ограничений на использование своей земли, но парламентский указ навсегда определяет, что он должен подчиняться правилам, таким образом наложенным на

него. В этой стране собственник, даже если была предоставлена компенсация, может потребовать решения суда о том, было ли использование, для которого было изъято его имущество, "общественным использованием" в рамках судебного определения этой фразы, содержащегося в наших конституциях. В Иллинойсе он мог настаивать на своей дальнейшей конституционной привилегии - на том, чтобы решение о его компенсации было вынесено судом присяжных до того, как ограничение вступило в силу. Государственные власти Парижа, выделяя землю для муниципальных нужд, были уполномочены занять и действительно заняли более обширные площади, чем было фактически необходимо, стремясь таким образом возместить стоимость улучшений путем продажи прилегающих помещений по более высокой стоимости, полученной в результате этих улучшений. Действительно, подрядчики по этим общественным работам в некоторых случаях сами были уполномочены приобретать значительные площади за пределами линии фактического благоустройства, с тем чтобы предполагаемая прибыль, которая таким образом будет получена, могла быть вычтена из стоимости благоустройства для населения.^[34] Таким образом, конституционные принципы запрещают правительствам в этой стране присваивать частную собственность против воли владельца исключительно ради денежной выгоды. Многие города Великобритании и на континенте выселили все население из антисанитарных районов и построили новые жилища за государственный счет в отремонтированных районах. Такие элементы в значительной степени фигурируют в градостроительных схемах Европы, но здесь были сочтены нецелесообразными или ненужными. Законопроект о градостроительстве, внесенный в парламент в прошлом году Джоном Бернсом, не только наделяет муниципальные власти полномочиями навязывать градостроительную схему для любой земли в пределах или вблизи их границ, но и позволяет властям выносить судебные решения против владельцев соседней собственности на сумму, на которую ее стоимость увеличивается за счет реализации плана. Такие методы процедуры, какими бы оправданными с экономической точки зрения они ни были, противоречили бы установленной государственной политике в этой стране. Конституция Иллинойса требует единообразного налогообложения как в отношении лиц, так и в отношении имущества, и, хотя она разрешает властям городов, поселков и деревень оценивать стоимость местных улучшений в отношении имущества, получившего особую выгоду от этого, она не только ограничивает совокупную сумму таких специальных оценок стоимостью улучшения, но и требует распределения этой совокупности по всему имуществу, получившему аналогичную выгоду.

Таким образом, хотя в каждой цивилизованной стране законодатели стремятся защитить частную собственность и частные права от грабежей и злоупотреблений, остается верным, что масштабные муниципальные и правительственные работы выполняются быстрее и легче в тех частях мира, где у законодательных властей развязаны руки, чем в условиях системы жестких конституционных ограничений. Те масштабные проекты, которые создали современный Париж и преобразуют Лондон и многие континентальные города, обязательно пошли бы по другим каналам в этой стране; и все же есть все основания полагать, что конституционные ограничения, которые здесь определяют форму общественных улучшений, на самом деле не запрещают никаких мер, которые в этой стране считались бы разумными. Будет обнаружено, что ограничения основного закона, в соответствии с которым мы живем, не запрещают ни один из шагов, рекомендованных в предлагаемом Чикагском плане, хотя во многих важных отношениях они действительно определяют и контролируют способ и средства, с помощью которых эти шаги могут быть предприняты. Государство и его агент, муниципальная корпорация, полностью уполномочены защищать и продвигать общественное благосостояние, и с этой целью были наделены тремя великими функциями правительства, известными как полицейская власть,

власть выдающегося владения и власть налогообложения, в той или иной из которых будут найдены достаточные полномочия для выполнения Плана.

Полицейская власть была охарактеризована Верховным судом Иллинойса как “та неотъемлемая полнота власти в штате, которая позволяет ему запрещать все, что наносит ущерб комфорту, благосостоянию и безопасности общества”.^[32] Избегая слишком жесткого определения, суды описали его в терминах, которые, как говорят, суммируются в заявлении о том, что “полицейская власть в ее самом широком понимании означает общую власть правительства сохранять и продвигать общественное благосостояние путем запрещения всего, что наносит ущерб комфорту, безопасности и благосостоянию общества, и установления таких правил и подзаконных актов”. за поведение всех лиц, а также за использование и управление всей собственностью, которые могут способствовать общественным интересам”.^[33] Только под властью полиции от мужчин можно потребовать подчиниться уничтожению или присвоению их собственности без денежной компенсации за потерю.^[34]

В порядке осуществления права на выдающуюся собственность государство может конфисковать частную собственность, но только для “общественного использования” и только после выплаты справедливой компенсации. В этой стране ни от кого нельзя требовать передачи своей собственности, даже за полную стоимость, если только использование, для которого она используется, не является общественным. Право, присвоенное некоторыми европейскими правительствами отчуждать большие участки земли для того, чтобы путем продажи части их покрыть расходы по благоустройству остальной части, было бы предметом расследования в этой стране, является ли такая цель “общественной” в значении этого термина, как это определено судами. Ни один судья, руководствующийся принципами американской юриспруденции, не поддержал бы аргумент о том, что простая денежная выгода муниципалитета может без каких-либо других предлогов оправдать захват частной собственности против воли владельца. Однако это совсем другой вопрос, не может ли изъятие большего количества земли, чем непосредственно задействовано, быть оправдано как инцидент общественного благоустройства, когда его нельзя было бы защитить как независимую спекуляцию.

Последней из трех упомянутых государственных полномочий является налоговая власть. Как и право на выдающееся владение, оно присуще каждому суверенному государству, но никакие налоги не могут взиматься для иных целей, кроме общественных. Они могут быть общими, представляющими дань, причитающуюся от каждого человека правительству, которое его защищает; или особыми, измеряемыми или ограниченными конкретной выгодой, получаемой его собственностью от местного благоустройства. Стоимость общественных работ может быть оплачена непосредственно из поступлений от единого сбора или обложения, или может быть покрыта из поступлений от облигаций, подлежащих погашению, за счет ежегодных взносов, распределяемых в течение нескольких лет. Конституция Иллинойса требует предусмотреть выплату всех муниципальных облигаций в течение двадцати лет и ограничивает сумму задолженности, которую может понести любой муниципальный орган, пятью процентами от оценочной стоимости облагаемого налогом имущества в нем; но не налагает никаких общих ограничений на сумму или ставку налогов, которые муниципальные органы могут быть уполномочены взимать.

Такова краткая характеристика трех функций правительства, от которых в основном зависит функционирование государственных предприятий в этой стране. План Чикаго, который сейчас находится на рассмотрении, включает в себя в качестве основных функций приобретение, содержание и контроль парков, бульваров и коммуникационных артерий на всей столичной территории, притоке Чикаго; создание и контроль над аналогичными

парками, кольцевыми дорогами и проспектами в самом городе и, попутно, рекультивацию трущоб и густонаселенных районов; благоустройство берега озера Мичиган; объединение и перестройка грузовых и пассажирских терминалов; и создание Гражданского центра, связанного с другими частями города удобными проспектами, и в котором или около которого должны быть сгруппированы важные общественные здания, которые могут быть использованы в качестве быть воздвигнутым в будущем.

ВНЕШНИЕ ПАРКИ, БУЛЬВАРЫ И АВТОДРОМЫ

Внешний пояс парков и лесных заповедников, бульвары и автомагистрали, соединяющие загородные поселки друг с другом и с городом, а также расширение подъездной дороги вокруг берега озера Мичиган связаны с округами за пределами Кука и даже со штатами за пределами Иллинойса. Можно с уверенностью предположить, не проводя специальных исследований, что законы Висконсина и Индианы, если уже не соответствуют их доле в проекте, могут быть легко приняты жителями этих штатов.

В Иллинойсе существующие законы в основном достаточны для удовлетворения потребностей местных сообществ, которые желают, используя свои нынешние налоговые полномочия или организуя парковые районы, внести свой вклад в общую схему благоустройства. Закон от 19 июня 1893 года,^[35] предусматривает объединение парковых районов для соединения двух или более городов или деревень посредством бульваров или парков. Более всеобъемлющей мерой является Закон от 24 июня 1895 года,^[36] в соответствии с которым несколько парковых районов в округе Кук, таких как Виннетка, Кенилуорт, Уилметт и Роджерс-парк, были организованы путем голосования жителей этих сообществ. Район, образованный в соответствии с этим законом, может приобретать землю под парки или бульвары путем покупки или осуждения, и совет уполномоченных по паркам может принять от любого муниципалитета округа контроль над любым парком или бульваром в нем. Могут быть выпущены облигации на сумму до трех процентов от установленной оценки имущества в округе, и, в дополнение к налогам на их уплату, может взиматься общий налог в размере четырех миллионов с доллара. Специальные взносы на местные улучшения могут взиматься через городские власти. Районы, граничащие с судоходными водоемами, уполномочены восстанавливать затопленные земли, и с этой целью парковому району, к которому примыкает такая затопленная земля, присваивается статус штата. Власти парка могли бы построить острова или подъездные пути за пределами нынешней водной линии. Они были бы обязаны возместить владельцам берега любую потерю или умаление их прибрежных прав; но выгоды для прибрежных земель, несомненно, во многих, если не в большинстве, случаев с лихвой компенсировали бы стоимость имущества и имущественных прав, которые были бы изъяты или повреждены для улучшения.

Среди местных агентств, которые могли бы сотрудничать в развитии пригородов, можно упомянуть тауншипы. Они долгое время осуществляли юрисдикцию над проселочными дорогами, и они были уполномочены двумя актами от 2 марта 1907 года,^[37] охранять небольшие парки путем покупки или осуждения и по голосованию народа выпускать облигации и взимать налоги для этой цели. Ни один созданный таким образом парк не может иметь площадь более десяти акров.

Такие ограниченные местные органы власти могут оказаться полезными помощниками основного плана, но их полномочий недостаточно для реализации более общих черт развития мегаполиса; было бы также несправедливо возлагать на местных налогоплательщиков все бремя таких улучшений, как приобретение обширных участков парков или лесных массивов, главным образом для отдыха жителей города. Эти

предприятия требуют сотрудничества центрального органа, обладающего более широкими полномочиями и большими ресурсами.

При поиске инструментов, с помощью которых такие планы могли бы быть реализованы, в первую очередь следует обратить внимание на парковое законодательство Массачусетса. Комиссия по столичным паркам, под эгидой которой была разработана система городских и пригородных парков Бостона, была создана актом законодательного собрания Массачусетса, утвержденным 3 июня 1893 года.^[131] Он состоит из пяти членов, назначаемых губернатором, и осуществляет юрисдикцию над Бостоном и различными другими городами, составляющими округ Столичных парков. Правление имеет право приобретать и поддерживать открытые пространства, получая за это плату или иным образом любую землю, необходимую для этой цели, и действуя, насколько это возможно, по согласованию с местными правлениями. Любое открытое пространство в городе может быть передано правлению местными властями. Последующие акты уполномочивают комиссию строить дороги и бульвары, приобретать или осуждать землю для этой цели и оценивать имущество, полученное в результате особой выгоды. Уполномоченные уполномочены отказываться от приобретенной ими земли, тем самым возвращая право собственности первоначальному владельцу и уменьшая ущерб, на который он мог бы в противном случае справедливо претендовать. Также предоставляется право продавать, на публичных или частных торгах, любые земли или права, приобретенные и оплаченные. Имущество, изъятое комиссией, находится в штате Массачусетс и должно быть оплачено государственными облигациями сроком не более сорока лет. Налоги для погашения облигаций, однако, распределяются между городами в пределах округа, и повторное распределение должно производиться один раз в пять лет. Законом от 17 марта 1903 года комиссия и сотрудники парков в любом городе были уполномочены устанавливать разумные правила, касающиеся размещения вывесок или рекламы, видимых из общественных парков и бульваров; но Верховный суд в деле "*Содружество против Бостонской рекламной компании*", 188 Mass. 348, постановил, что этот закон не наделяет и не может наделять государственные органы какими-либо полномочиями запрещать владельцам земли сдавать ее в аренду для рекламных целей, если не будет предоставлена справедливая компенсация.

Комиссия Метрополитен-парка является созданием государства, а не конкретных сообществ, которые непосредственно затронуты, и над ее состоянием законодательный орган проявлял постоянную заботу, расширяя и определяя свою юрисдикцию последовательными актами и предоставляя новые финансовые полномочия по мере необходимости. Местное самоуправление - политический принцип, не столь прочно установленный там, как в Иллинойсе. Здесь было бы невозможно создать аналогичный орган законодательным указом без совпадающего голосования жителей округа, на который распространялась его юрисдикция. Законодательство, разработанное для аналогичных целей, в этом штате, скорее всего, примет общую форму расширения полномочий и функций города и округа; или, особенно если задействовано более одного округа, создания специальной комиссии, наделенной чрезвычайными полномочиями и сходной по многим своим характеристикам с лесоохранными районами, предусмотренными Законом, утвержденным 18 мая 1905 года.^[132]

Эта мера, озаглавленная "Закон, предусматривающий создание лесоохранных округов", разрешает включение в качестве лесоохранного округа любого участка прилегающей территории, содержащего один или несколько городов, поселков или деревень в пределах одного или соседних округов. Такой округ может быть организован только при одобрительном голосовании жителей; и если он охватывает части двух округов, то в каждом должно быть голосование "за". Делами округа будут управлять президент и шесть уполномоченных, назначаемых губернатором и набираемых из разных политических

партий. Зарплату получает только президент. Правление уполномочено брать под контроль улицы в любом городе или деревне по запросу местных властей и обозначать существующие улицы и дороги как прогулочные, а также прокладывать и устанавливать другие для этой цели; но ни одна из них не должна находиться в пределах какого-либо района общественного парка. Дается право приобретать путем дарения, выкупа или осуждения любую землю, которая еще не находится в парковой зоне, для строительства подъездных дорожек и лесных заповедников. Могут быть выпущены облигации на сумму в один процент от оценочной стоимости всего имущества в округе, и эта сумма может быть увеличена голосованием населения до трех процентов. Уполномочен взимать налоги за выплату облигаций и процентов по ним, а также взимать для общих целей дополнительный налог, не превышающий одного миллиона с доллара.

В соответствии с этим законом была предпринята попытка организовать в качестве лесного заповедника весь округ Кук, за исключением нескольких городов на его крайних северной и южной оконечностях. Он получил большинство голосов, поданных за данное предложение, но не большинство голосов, поданных на очередных выборах, состоявшихся в тот же день. Это оставило некоторые сомнения относительно юридической силы голосования. Результат был в значительной степени обусловлен безразличием и созданием нового налогового органа с тем, что многие считали излишне обширными полномочиями. Был назначен комитет законодательного собрания для представления доклада о пересмотренном законе, более соответствующем пожеланиям народа. Среди предложенных изменений - то, что каждый округ должен быть ограничен одним округом; что члены комиссии должны назначаться президентом совета округа; и что налоги для целей, предусмотренных законом, должны взиматься не самими властями округа, а советом уполномоченных округа. Предлагаемые лесоохранные районы по сути являются парковыми районами, хотя и называются по-другому; и основные цели этого закона могли бы быть достигнуты путем создания комиссии по сохранению лесов в качестве департамента правительства округа в соответствии с соответствующим законодательством - метод, безусловно, менее подверженный нападкам с юридической точки зрения, чем тот, который воплощен в Законе о сохранении лесов 1905 года.^[40]

Округа Иллинойса, согласно действующему законодательству, не имеют общих полномочий, которые позволили бы им принимать заметное участие в планах развития столичного округа Чикаго; но законодательный орган был бы правомочен наделить их более широкими функциями. В конституции нет ограничений на сумму налогов графства, которая может быть утверждена народом; и облигации графства, если они одобрены всенародным голосованием, могут быть выпущены для любых разрешенных графством целей в пределах установленного конституцией предела в пять процентов от оценочной стоимости налогооблагаемого имущества в графстве.

В перечне агентств, которые могли бы принять участие в создании внешних парков и бульваров, не следует упускать из виду Крупный город Чикаго, который законодательная власть могла бы наделить полномочиями покупать или отчуждать землю далеко за пределами своих корпоративных границ, чтобы создать систему парков и бульваров, соизмеримую с потребностями его жителей.^[41] Высказывались некоторые сомнения относительно конституционности такого предоставления полномочий, если попытаться это сделать в соответствии с так называемой поправкой к Чикагской хартии к конституции штата,^[42] которая разрешает "специальный устав местного муниципального управления для территории, ныне или в будущем входящей в пределы города Чикаго". Эффективная охрана городом парков и бульваров за пределами городской черты вызвала бы практические трудности, и план возложил бы на город всю стоимость благоустройства, преимущества которого разделили бы пригородные районы, в которых эти улучшения были расположены.

Если все пострадавшие люди и имущество должны нести свою пропорциональную долю расходов, предлагаемая система внешних парков и бульваров должна быть приобретена и контролироваться округом или новым муниципальным органом.

ГОРОДСКИЕ ПАРКИ, СКВЕРЫ, БУЛЬВАРЫ И АЛЛЕИ

Существующими муниципальными корпорациями, которым может быть разрешено участвовать в реализации Плана в черте города, являются город Чикаго, округ Кук и несколько парковых советов. Любое участие Санитарного округа, например, в наведении мостов через каналы или улучшении внешнего вида их берегов, было бы случайным.

В соответствии со статьей V Закона о городах и селах 1872 года городские советы уполномочены планировать, устанавливать, открывать, расширять, мощить и иным образом улучшать улицы, аллеи, проспекты, парки и общественные территории, а также сажать деревья и регулировать их использование.^[44] В деле *Томпсон против Хайленд-Парка*, 187, ил. 265, суд подтвердил право города включать бульвары и газонные насаждения в благоустройство улицы, которое оплачивается по специальной оценке. Специальный закон от 18 мая 1905 года,^[45] касающийся только города Чикаго, наделяет совет полномочиями приобретать путем покупки или иным образом муниципальные парки и игровые площадки и заявляет, что город может воспользоваться правом выдающегося владения для приобретения собственности, полезной, выгодной или желательной для муниципальных целей; и что процедура в таких случаях должна быть, насколько это возможно, аналогичной процедуре, предусмотренной в Законе от 14 июня 1897 года о местных улучшениях с внесенными поправками или подлежащими изменению. Земля, отведенная под парк, является “собственностью, полезной, выгодной или желательной для муниципальных целей”, а общественный парк - это “местное благоустройство”, стоимость которого может быть оценена в отношении прилегающей собственности в пределах особых льгот, когда законодательный орган санкционирует проведение такого курса.^[46] “Закон о местных улучшениях”^[46] предписывает городскому совету предусматривать в любом постановлении о местных улучшениях, должно ли это производиться путем специальной оценки или специального налогообложения, или путем общего налогообложения, или иным образом; и в разделах с 13 по 33 включительно определяется процедура установления компенсации, подлежащей выплате за отнятое или поврежденное частное имущество, и для оценки стоимости другого имущества в той степени, в которой оно получает особую выгоду. Таким образом, город уже обладает полномочиями приобретать общественные парки в черте города и оценивать стоимость или большую ее часть в сравнении с имуществом по соседству с объектом благоустройства. Согласно действующему закону, все постановления о местных улучшениях в городе, которые должны оплачиваться полностью или частично за счет специального сбора или специального налогообложения, должны исходить от совета по местным улучшениям; но если бы советы парков были объединены в городское правительство, возможно, было бы целесообразно предоставить административному департаменту парков инициативу в отношении местных улучшений в пределах их специальной юрисдикции.^[47] Городские власти в настоящее время обладают достаточными полномочиями, в пределах своих финансовых ресурсов, для улучшения и расширения существующих улиц, а также для открытия новых улиц, парков и общественных территорий. Городской совет имеет достаточную свободу действий для определения ширины той или иной улицы и того, должна ли она быть полностью отведена для проезда или частично отведена под газоны, деревья и бульвары.

Очень важно, чтобы город мог эффективно контролировать движение на улицах и бульварах, и особенно обеспечивать, чтобы выделенные для проживания улицы были свободны от интенсивного скопления людей или определенных видов транспорта (например, при объединении в группы, при отказе от проезда к собственности, выходящей фасадом на конкретную улицу), без формальной передачи таких улиц властям парков в качестве бульваров. Это полномочие может быть предоставлено 96-м параграфом раздела 1 статьи V устава в отношении городов, поселков и деревень,^[48] который уполномочивает городской совет "направлять, лицензировать и контролировать все вагоны и другие транспортные средства, перевозящие грузы в пределах города, или любой конкретный класс таких вагонов или других транспортных средств". Если требуются более конкретные полномочия, их следует получить от законодательного органа. Улицы находятся в доверительном управлении города для широкой общественности и не могут быть отклонены от этой цели городом без специальных полномочий.^[49] Законодательный орган, однако, как представитель общественности, контролирует их и может ограничить право общественности на свободное пользование улицами; как это фактически было сделано в законе, разрешающем налог на колеса.^[50] Он может разрешить муниципальным властям выделить определенные улицы в качестве прогулочных проездов, за исключением интенсивного движения,^[51] или превратить любую из своих улиц в парковочные площадки для бульваров и подъездных путей;^[52] но город не может без законодательного разрешения отказаться от контроля над улицей или ограничить население в разумном ее использовании.^[53] Городским советам были предоставлены общие полномочия регулировать использование улиц, но на это положение устава нельзя с уверенностью полагаться как на безоговорочное делегирование полномочий по выделению некоторых улиц исключительно для использования в качестве прогулочных проездов, поскольку Закон от 27 марта 1889 г.^[54] прямо уполномочивает муниципальные власти города или деревни выбирать для этой цели *не более двух улиц* в пределах корпоративных границ. Следует попросить законодательный орган развеять это сомнение.

Узкий круг полномочий округа Кук уже был прокомментирован. Хотя округа, согласно действующей конституции, не могут быть уполномочены оплачивать улучшения за счет специального взноса, генеральная ассамблея может уполномочить совет округа приобретать или отказываться в приобретении земли в черте города или за ее пределами для парков или других общественных целей, при этом стоимость должна быть оплачена из доходов от любых выпусков облигаций, за которые население может счесть нужным проголосовать в пределах пятипроцентного лимита задолженности. Комиссия по паркам или комиссия по охране лесов, созданная как административный отдел правительства округа, была бы подходящим учреждением для выполнения этих задач.

Единственными парковыми властями, которые в настоящее время осуществляют какую-либо значительную юрисдикцию в пределах города, являются комиссары Южного парка, комиссары Западного Чикагского парка и комиссары Линкольн-парка, все из которых были зарегистрированы законодательным органом в 1869 году с целью приобретения определенных парков и бульваров. Время от времени они получали дополнительные полномочия. Уполномоченные парка Западного Чикаго, в юрисдикции которых будет находиться предполагаемый Гражданский центр, были уполномочены Законом 1869 года приобретать или осуждать землю, описанную в нем, и взимать специальные взносы для этой цели. Закон от 9 апреля 1879 г.^[55] с внесенными поправками, наделяет каждый совет уполномоченных по паркам полномочиями соединять свои парки или бульвары с любой частью города, поселком или деревней путем проезда по любой соответствующей улице с согласия корпоративных властей и владельцев большей части фасада. В 1885 году парковым советам было разрешено принимать от муниципальных властей любые парки,

находящиеся под их контролем.^[56] Закон от 10 мая 1901 года,^[57] уполномочивает каждое парковое управление приобретать путем покупки или осуждения столько небольших парков, не превышающих десяти акров каждый, сколько оно желает и может оплатить.

Законом от 4 марта 1907 года^[58] еще более широкие полномочия предоставляются комиссарам каждого района общественных парков, назначенным или избранным в соответствии с любым законом, который был или может быть представлен законным избирателям такого района парков и ими принят. Предоставляется полная власть покупать или отчуждать любую землю для создания новых парков или расширения старых парков, а также, по решению народа, выпускать облигации на любую желаемую сумму в пределах конституционного лимита. Этот закон существенно расширяет полномочия советов директоров, к которым он применяется. Совет Западного парка действует в рамках своих полномочий; и может, при благоприятном голосовании жителей округа, взять на себя обязательства в пределах конституционного предела; и, вероятно, он также может взимать специальные взносы в соответствии с Законом от 24 июня 1895 г.^[59] для оплаты имущества, предназначенного для использования в парке.

Земля под предполагаемый Общественный центр может быть приобретена через любое из нескольких агентств. Город Чикаго, если у него есть финансовые возможности, мог бы приобрести необходимую площадь или отказаться от нее и возместить часть расходов на недвижимость поблизости. Любая часть расходов, не поднятая в результате специальной оценки, должна быть покрыта за счет доходов от облигаций, которые, согласно конституции, должны быть погашены в течение двадцати лет и не должны увеличивать задолженность города более чем на пять процентов от оценочной стоимости находящегося в них имущества. Дополнительные полномочия по заимствованию могут быть предоставлены городу путем объединения различных местных органов власти с городом в соответствии с так называемой поправкой к уставу штата или путем изменения установленного законом метода определения оценочной стоимости имущества. Следует немедленно принять соответствующее законодательство, чтобы предоставить приобретенную таким образом землю не только для городских зданий или парковых целей, но и для размещения зданий других государственных органов на финансовых и иных условиях, которые будут установлены путем переговоров с городом.^[60]

Законодательный орган округа Кук, хотя в настоящее время и не обладает необходимыми полномочиями, может разрешить ему приобрести на средства, полученные от выпуска облигаций, необходимую территорию для Гражданского центра и принять соответствующие меры для размещения на ней федеральных и городских зданий и других общественных сооружений.

Правление Западного парка вполне можно попросить рассматривать Гражданский центр как законный объект для выполнения своих функций, и с этой целью законодательный орган должен наделить его полномочиями, достаточными для немедленного приобретения земли, занимаемой предлагаемым Гражданским центром, и должен быть уполномочен устанавливать соответствующие условия для будущего занятия части территории зданиями других правительственных и общественных органов; среди условий может быть возмещение части первоначальной стоимости.

Среди агентств, которые могли бы быть созданы для реализации этого и других элементов Плана, возможно, следует упомянуть муниципальную корпорацию, организованную в соответствии с уже упоминавшимся законодательством о лесах. Закон 1905 года^[61] разрешал включать города и деревни в состав округа лесного заповедника, а город Чикаго был включен в границы предлагаемого округа, создание которого было

вынесено на всенародное голосование. Раздел 6 этого закона, предусматривающий отнесение улиц к прогулочным дорожкам, уточнял, что ни одна из них не должна находиться в пределах какого-либо паркового района и что никакие заповедники не должны находиться в пределах паркового района. Законодательный орган может иметь право отменить такие ограничения и санкционировать создание столичного совета, способного осуществлять все полномочия парковой комиссии в пределах города и за его пределами.

Что касается предлагаемой линии бульвара на Мичиган-авеню, соединяющей северную и южную стороны, следует иметь в виду, что город в соответствии со своими общими полномочиями может расширить Мичиган-авеню до любой желаемой ширины и может изменить уклон всей улицы или любой ее части. Однако 25 мая 1907 года законодательный орган принял четыре закона, которые были призваны облегчить строительство этого участка бульвара. В то время предполагалось, что советы директоров Южного парка и Линкольн-парка выполнят часть работы и возьмут на себя часть расходов, а город будет покрывать оставшуюся часть расходов за счет ежегодных ассигнований, растянутых на ряд лет.

Первый из этих четырех актов^[62] был разработан для того, чтобы дать возможность правлению Южного парка внести такую часть расходов, которая может показаться оптимальной. Этот законопроект предусматривает, что корпоративные власти любого района общественного парка, контролирующие любой парк в городе, в котором расположены другие парковые районы и скверы, но не соединенные с ним каким-либо бульваром, подъездной дорогой или другой парковой магистралью, могут время от времени по своему усмотрению выпускать и продавать дополнительные облигации, не превышающие пятипроцентного ограничения, чтобы покрыть расходы на соединение любого парка, находящегося под их контролем, с любым другим общественным парком или парками посредством бульвара и подъездной дороги в городе, а также на изменение и улучшение любого соединения или связей между такими парками. Однако такие облигации должны быть разрешены избирателями паркового округа на выборах.

Согласно второму закону,^[63] правление Линкольн-парка уполномочено выпускать при положительном голосовании избирателей округа облигации на сумму не более 1 000 000 долларов США для строительства наземных и надземных бульваров и подходов к ним над улицами и переулками или вдоль них, когда это разрешено любым городом, имеющим над ними контроль.

Два других упомянутых закона были приняты для того, чтобы развеять любые сомнения относительно полномочий муниципалитетов возводить надземное сооружение на улице общего пользования. Один^[64] уполномочивает любой город постановлением предоставить любому совету, обладающему юрисдикцией в отношении парков и бульваров, право использовать и улучшать с помощью наземных или надземных путей улицу длиной не более одной мили со всеми удобными или необходимыми подходами, уклонами и надстройками; в то время как другой^[65] наделяет любой город полномочиями по строительству и обслуживанию надземного перехода на любой улице со всеми необходимыми подходами, уклонами и надстройками, а также уполномочивать любую комиссию или правление, в ведении которых находится общественный парк, принимать, поддерживать, и контролировать, на условиях, установленных постановлением, любую улицу и любой уклон, подход или надстройку на ней.

Альтернативный метод строительства наземной или надземной линии бульвара можно было бы найти в судебном разбирательстве, возбужденном городом в соответствии с

Законом о местном благоустройстве. У города достаточно полномочий, чтобы осудить собственность за расширение улицы и оценить ущерб, нанесенный земле, в отношении всего имущества, получившего от этого особую выгоду. Добавив, таким образом, прилегающую территорию к улице как ее часть, город мог бы, в соответствии с уже упомянутым законом о разрешении, если не в соответствии со своими общими полномочиями, построить предлагаемое улучшение. Однако следует иметь в виду, что даже если бы для покрытия расходов был применен метод специальной оценки, значительная часть этих расходов, без сомнения, была бы определена судом для оплаты городом в качестве общественных благ.

ЗАСТРОЙКА БЕРЕГОВ ОЗЕРА

Обработка берега озера Мичиган в черте города сопряжена со сравнительно небольшими трудностями с юридической точки зрения. Было разработано обширное законодательство, в соответствии с которым советы директоров Линкольн-парка и Южного парка могут расширять свои подъездные пути и парки над дном озера Мичиган при условии согласия военного министра. Закон от 14 мая 1903 года,^[66] прямо наделяет каждую комиссию уполномоченных по паркам, контролирующую любой парк, бульвар или подъездную дорожку, граничащую с любыми общественными водоемами в штате, полномочиями распространять их на русло таких водоемов и соединять два парка, находящихся под их контролем, бульваром или подъездной дорожкой над руслом воды. Частные прибрежные права или титулы могут быть приобретены для этой цели по контракту с владельцами или по документам от них и могут оплачиваться из общих доходов правления парка. Согласно разделу 4, право собственности штата на затопленные земли между берегом и бульваром или бульварной дорожкой — другими словами, на дно промежуточной лагуны — предоставляется совету уполномоченных по паркам. В тот же день было принято несколько других законодательных актов по этому вопросу. Один уполномочивает комиссаров Южного парка расширять любой парк, находящийся под их контролем, до озера над прилегающими затопленными землями;^[67] другой передает комиссарам Южного парка Грант-парк от Рэндольф-стрит до Парк-Роу вместе с затопленными землями, лежащими между этими улицами, простирающимися на восток до линии гавани, установленной военным министром;^[68] другой предоставляет комиссарам Южного парка право собственности на все затопленные и искусственные земли между южной границей Джексон-парка и южной линией Семьдесят девятой улицы, вдающейся на тысячу футов в озеро Мичиган, а также на затопленные земли, лежащие между этими улицами. земля включена в треугольник, образованный берегом озера Мичиган, продолжением Девяносто пятой улицы и продолжением линии границы штата.^[69]

Это законодательство не санкционировало осуждение прибрежных прав, а только приобретение таких прав путем переговоров. Чтобы облегчить урегулирование, Закон, принятый 2 мая 1907 г.,^[70] уполномочил уполномоченных парка с одобрения окружного суда договориться с прибрежными владельцами о линии границы между общественным парком и частными береговыми землями и передать прибрежным владельцам всю затопленную землю, лежащую внутри линии границы, установленной таким образом по соглашению; другими словами, правление парка, получив от государства право собственности на дно озера, уполномочено продавать и передавать владельцам берегов столько ее, сколько может потребоваться, чтобы побудить их покинуть озеро. освободите их прибрежные права. Если какая-либо прибрежная земля принадлежит лицам, которые некомпетентны в заключении контрактов или которые неизвестны, дается право лишить их прибрежных прав, в соответствии с положениями статута об исключительном праве собственности. Эта власть

не должна ограничиваться землями неизвестных или юридически недееспособных владельцев. Согласно этому законодательству, совет парка имеет право проложить бульвар далеко в озеро и договориться с прибрежными владельцами, выделив им настолько широкую полосу затопленных земель, насколько это может быть сочтено целесообразным; и тогда береговые владельцы будут иметь право заполнить такую затопленную полосу, таким образом добавив обширные участки ценной береговой земли к своим нынешним владениям. Конституционность этого законодательства фактически доказана в деле *People против Kirk*, 162 Ill. 138, в котором поддерживается аналогичная договоренность между правлением Линкольн-парка и владельцами shore к югу от Оук-стрит. Правление Линкольн-парка получило полномочия осуждать прибрежные земли и прибрежные права в соответствии с поправкой к разделу 2 закона, принятого 15 июня 1895 года, и разрешено судебное разбирательство для установления границы между землями парка и землями частных владельцев.^[71]

Право государства разрешать строительство сооружений, которые могут препятствовать судоходству, находится в подчинении главного контроля Военного министерства Соединенных Штатов; и усовершенствования, предусмотренные последним описанным законодательством, не могут быть осуществлены без согласия военного министра. Разбирательство, направленное на получение такого согласия, было временно приостановлено по протесту мэра Буссе и назначением им, под руководством городского совета, Комиссии по портам Чикаго, которая провела всестороннее исследование и составила подробный отчет о гаванях города вместе с рекомендациями относительно гавани, железнодорожного терминала и планов парков вдоль той части берега озера Мичиган между Двенадцатой улицей и Джексон-парком. Отчет полностью благоприятствует основным элементам плана застройки парков и бульваров на берегу озера, но с соответствующими оговорками относительно будущего развития гавани. Он решительно выступает за реализацию таких планов в кратчайшие возможные сроки, заявляя, что “нет реального конфликта между интересами гавани и парка Чикаго, и нельзя допускать никаких искусственных или ненужных разногласий, которые могли бы замедлить полное и оперативное выполнение планов, необходимых для развития обеих сторон жизни города”. Он рекомендует, чтобы “подробный план реализации этой идеи был разработан совместно экспертами администрации парка и инженером-экспертом, назначенным городом, при условии одобрения городского совета и комиссаров Южного парка”, и настоятельно призывает эти власти к немедленным действиям. Как только такой план может быть разработан и будет получено согласие Военного министерства, не остается ничего, кроме вопроса о путях и средствах отсрочки выполнения этого плана. Законодательный орган уже уполномочил правление Южного парка, получив полномочия от народа на выборах, выпускать облигации в пределах конституционного лимита для строительства парка Лейк-Фронт.^[72]

ПРОБЛЕМЫ С ТРАНСПОРТИРОВКОЙ

Реорганизация грузовых и пассажирских перевозок и перенос железнодорожных терминалов - это тема, которая не требует особых комментариев с юридической точки зрения. Когда железнодорожные компании будут доведены до состояния сердечного сотрудничества с Чикагским планом, полномочия, которыми они уже обладают, будут признаны достаточными для выполнения их части работы. Государство предоставило к их услугам все необходимые полномочия в сфере государственной собственности, и те участки улиц и переулков, которые необходимы для строительства железнодорожных терминалов,

могут быть освобождены городом. Хотя действия городского совета по освобождению улиц, чтобы освободить место для железнодорожной станции, подверглись критике, они были поддержаны судами низшей инстанции.

Возможно, следует попросить законодательный орган предоставить городу дополнительные полномочия, которые позволили бы ему приобретать в собственность железнодорожные терминалы и соответствующие соединения для использования различными транспортными линиями на справедливых условиях. Город не может конфисковать землю с целью передачи ее железнодорожной корпорации, но не может быть никаких сомнений в полномочиях законодательной власти разрешить городу конфисковать землю, чтобы создать центральное место для движения транспорта. Глава 247 Законодательных актов штата Висконсин за 1907 год является примером закона, разработанного с этой целью. Этот закон разрешает городам первого класса приобретать, создавать, владеть и эксплуатировать железнодорожные терминалы, а также выделять землю для этой цели. Создав такой терминал, город может разрешить любой железнодорожной корпорации использовать его на согласованных условиях или, если стороны не могут договориться, то на условиях, которые будут установлены государственной железнодорожной комиссией. Чтобы покрыть первые расходы, город уполномочен выдавать "сертификаты железнодорожных терминалов", подлежащие оплате только за счет доходов, полученных от терминалов, для приобретения которых они выданы. Эти сертификаты могут быть обеспечены трастовым актом, и существуют положения об обращении взыскания, во многих отношениях аналогичные тем, которые содержатся в так называемом "Законе Мюллера", принятом законодательным собранием Иллинойса, разрешающем муниципальную собственность на уличные железные дороги. Согласно решению Верховного суда Иллинойса,^[73] такие сертификаты будут представлять собой "задолженность" города, и сумма, которая может быть выдана в любое время, будет регулироваться конституционным ограничением муниципальной задолженности. За то, чтобы муниципальные сертификаты или облигации, обеспеченные приносящими доход коммунальными предприятиями и не взимающие плату за другое имущество или общий кредит города, были освобождены от общего конституционного лимита долга, выступают люди с совершенно разными мнениями по вопросу коммунального хозяйства,^[74] и предусмотрено в конституциях различных штатов.^[75] Конституционные поправки на этот счет предлагаются в Нью-Йорке и других местах.

КОНТРОЛЬ ЗЕМЕЛЬ, ПРИЛЕГАЮЩИХ К ОБЪЕКТАМ ОБЩЕСТВЕННОГО БЛАГОУСТРОЙСТВА

Для того чтобы в полной мере пользоваться парком, бульваром, аллеей или другим местом общественного отдыха или курортом, необходим определенный контроль за ближайшим окружением. Муниципальные власти, которые создают парки, бульвары и другие общественные места, нуждаются в определенных полномочиях для регулирования использования помещений в непосредственной близости от общественных территорий, чтобы предотвратить оскорбительную рекламу, ограничить виды бизнеса, если таковые имеются, которые будут вестись на них, и принять соответствующие меры по регулированию высоты, способа строительства и расположения окружающих зданий. С этой целью необходимо прибегнуть либо к полицейской власти, либо к власти выдающегося государства.

Полицейская власть государства предназначена не только для эстетических целей и совершенно неадекватна решению этой особой проблемы. Владельцы земли, в соответствии

с существующими конституционными ограничениями, могут безнаказанно передавать рекламным компаниям право устанавливать надежно сконструированные рекламные щиты и разрисовывать стены и крыши сараев любой рекламой, не наносящей ущерба морали или противоречащей общественной порядочности; также вульгарность, которая просто оскорбляет взгляд и шокирует темпераментных людей, не может быть истолкована как нарушение приличий. "Считается, - пишет автор в Harvard Law Review,^[76] - что как по теоретическим, так и по практическим соображениям закон следует рассматривать как установленный, что, хотя общественные эстетические цели могут достигаться законом или ордонансом посредством использования исключительного права собственности, та же цель не может быть достигнута законодательством под контролем полиции без компенсации".

В деле *Чикаго против "Ганнинг Систем"*, 214 ил. 628, Верховный суд Иллинойса заявил, что законодательный орган, наделив городской совет полномочиями устранять неприятности и обеспечивать выполнение постановлений полиции, предоставил этому органу достаточные полномочия для регулирования, в разумных пределах, установки рекламных щитов на частной собственности; но суд, тем не менее, осудил конкретное постановление по той причине, среди прочего, что цель определенных разделов, по-видимому, "в основном сентиментальная и для предотвращения зрелищ, которые могут быть оскорбительными для эстетических чувств определенных людей". проживающий в рекламных щитах или проходящий поблизости от них".

Однако более широкий контроль может осуществляться в рамках полномочий выдающегося домена. Возможно, законодательный орган вправе разрешить советам парков или другим правительственным органам приобретать в порядке судебного решения, после выплаты компенсации, право, даже в загородных округах, ограничивать использование всей земли в пределах видимости подъездной дорожки или парка; но осуществление этого права в отношении собственности, которая фактически не выходит на парк или подъездную дорожку, вряд ли подпадает под сферу практического рассмотрения в связи с настоящим Планом.

Ближе к центру городского населения, где раздражение от рекламных щитов еще больше усиливается, город в настоящее время является единственным эффективным хранилищем полицейской власти. Округ в настоящее время не является фактором, влияющим на проблему; и парковые советы, хотя и обладают адекватной полицейской юрисдикцией на своей собственной территории, не имеют ее за пределами. Городской совет, осуществляя полицейскую власть, вправе регулировать строительство рекламных вывесок для защиты общественного порядка или общественной безопасности разумными постановлениями, но не запрещать их полностью и не ограничивать их размер, конструкцию или местоположение больше, чем это разумно необходимо для поддержания их в пределах безопасности; также на землю, примыкающую к паркам и бульварам, в этом отношении не могут распространяться правила, существенно отличающиеся от правил, налагаемых на собственность, выходящую на деловые улицы. В уже упоминавшемся деле *Чикаго против Ганнинг Систем*, положение, запрещающее установку рекламных щитов на жилых улицах без согласия жителей квартала, было осуждено судом как "произвольное ограничение со стороны города, лишаящее индивидуального владельца собственности права использовать свою собственность по своему выбору, без каких-либо доказательств того, что такое использование нанесло бы ущерб другим лицам, находящимся поблизости". Городской совет не может осудить как помеху то, что закон считает помехой. Следовательно, чтобы контролировать оскорбительную рекламу с помощью таких правил, которые город должен иметь право вводить, необходимо прибегнуть к какой-либо другой функции правительства, помимо полиции.

Строительство зданий также подлежит определенному регулированию со стороны полиции. Город наделен полномочиями предписывать прочность и способ возведения зданий, определять пределы пожарной безопасности, а также принимать и обеспечивать соблюдение всех необходимых полицейских постановлений; и предоставленное ему право принимать “все необходимые полицейские постановления” истолковывается как делегирование городу всей соответствующей полицейской власти государства.^[72] Не ставится под сомнение то, что городской совет обладает полномочиями регулировать высоту зданий в целях охраны здоровья и общественной безопасности; но можно усомниться в том, оправдают ли полицейские полномочия муниципальные власти введение более строгих ограничений на характер зданий, которые будут строиться вдоль бульваров и вокруг парков, чем в других частях города. Верховный судебный суд Массачусетса поддержал право законодательного органа делегировать городу полномочия регулировать высоту зданий, предписывать различные правила для разных районов и наделять комиссию правом определять границы между такими районами,^[73] и выразил мнение, что определенные особые правила высоты зданий вокруг общественной площади могут вводиться полицией без выплаты компенсации.^[74] Сомнительно, чтобы местные различия такого характера сохранялись в Чикаго в соответствии с действующим законодательством, за исключением тех случаев, когда они могут быть оправданы полномочиями по установлению пределов пожарной безопасности. Законодательный орган может делегировать городским советам полномочия по районированию города и устанавливать различные ограничения застройки в разных районах; но любые различия такого рода должны основываться на реальных различиях, и остается сомнительным, можно ли ссылаться на полномочия полиции для оправдания выделения территории, окружающей общественную площадь или проспект, в особый район. Совет не мог быть наделен полномочиями устанавливать линии застройки без выплаты компенсации владельцу;^[75] законодательный орган также не мог предоставить право произвольно регулировать характер бизнеса, который должен вестись в помещениях, примыкающих к бульвару.^[76] Бизнес, который является реальной помехой, может быть полностью запрещен; и существует правовой механизм для исключения салонов и некоторых других видов бизнеса из ограниченных зон. Такое осуществление полицейской власти должно, однако, иметь некоторое разумное отношение к общественному здоровью, безопасности или морали и не может, в соответствии с существующими конституционными ограничениями, распространяться на бизнес в целом.

Поскольку полномочия полиции ограничены, очевидно, что для обеспечения сколько-нибудь эффективного контроля над окрестностями общественного места необходимо прибегнуть к каким-либо полномочиям более широкого масштаба, а единственная доступная власть - это право выдающегося владения, в соответствии с которым государство и его агентства имеют право использовать любую частную собственность в общественных целях при предоставлении справедливой компенсации. Территории, прилегающие к общественному месту, вероятно, могли бы контролироваться в рамках этой власти либо путем прямого осуждения их как части благоустройства, либо путем осуждения просто ограниченного права регулировать и контролировать их. Если бы они были изъяты напрямую, возник бы вопрос, можно ли их перепродать с соблюдением необходимых ограничений на их будущее использование; таким образом, снизив стоимость улучшения до степени увеличения стоимости этой земли, вызванного улучшением.

Право присваивать частную собственность для общественного использования является атрибутом суверенитета, существующим в государстве независимо от писаных конституций и предоставленным генеральной ассамблее теми положениями конституции, которые

наделяют этот орган законодательной властью государства. В Иллинойсе, как и во всех штатах, полномочия законодательной власти по изъятию частной собственности для использования обществом ограничены двумя конституционными ограничениями: первое, что за всю отнятую таким образом собственность должна быть предоставлена справедливая компенсация; второе, что частная собственность не может быть изъята, даже после выплаты ее полной стоимости, для любых целей, кроме общественных. Эти два ограничения также налагаются четырнадцатой поправкой к федеральной конституции, которая гласит, что ни одно государство не может лишать кого-либо собственности без надлежащей правовой процедуры. При соблюдении этих условий государство обладает неограниченными полномочиями присваивать через свой законодательный орган любую собственность в пределах своих границ, которая стала предметом частной собственности; и эти полномочия в отношении выдающегося владения законодательный орган может делегировать, с ограничениями или без них, любому подчиненному учреждению. Целесообразность осуществления этих полномочий в любом конкретном случае является предметом, над которым суды не имеют никакого контроля, если только они не могут сказать, что предлагаемое использование не является публичным. С этими общими принципами согласны все органы власти.

Верховный суд Соединенных Штатов часто излагал принципы права отчуждения недвижимого имущества. В деле *Boom Company* против *Patterson*, 98 U.S. 403, г-н Джастис Филд, оглашая заключение суда, сказал;

“Право на выдающееся владение, то есть право использовать частную собственность в общественных целях, принадлежит каждому независимому правительству. Это не требует конституционного признания: это атрибут суверенитета. Положение, содержащееся в конституциях нескольких штатов, предусматривающее справедливую компенсацию за отнятое имущество, является простым ограничением осуществления права. Когда использование является публичным, необходимость или целесообразность присвоения какого-либо конкретного имущества не является предметом судебного разбирательства. Собственность может быть присвоена законодательным актом, или полномочия по ее присвоению могут быть делегированы частным корпорациям для использования ими при выполнении работ, в которых заинтересована общественность”.

Парки, бульвары и места отдыха в настоящее время повсеместно признаны законными объектами общественного интереса, в отношении которых может надлежащим образом использоваться право исключительного владения; и кажется очевидным, что если частная собственность может быть использована для создания таких коммунальных услуг, она также может быть использована для полной реализации преимуществ этих работ путем надлежащего контроля окружающей среды. Законодательный орган мог бы, по крайней мере, уполномочить город, парковый район или другое подчиненное ведомство осуществлять полномочия по выдающемуся владению, налагая на собственность по соседству с общественным местом ограничения на местоположение или характер зданий, которые будут возведены, или на виды бизнеса, если таковые имеются, которые будут вестись на такой прилегающей земле. Невозможно успешно утверждать, что такое использование не было публичным.

Концепция общественного пользования должна меняться и расширяться по мере развития цивилизации, и особенно с ростом городов. Поддерживая закон Конгресса, предусматривающий изъятие земли под общественный парк в округе Колумбия, и оценивая часть стоимости имущества, получившего особую выгоду, Верховный суд по делу *Шумейкер против United States*, 147 U. S. 282, 297, выступая через г-на судью Шираса, сказал: в

“В памяти ныне живущих людей предложение превратить частную собственность без согласия ее владельца в общественный парк и установить пропорциональную часть стоимости недвижимости, полученной таким образом, было бы расценено как новое осуществление законодательной власти. Это правда, что во многих старых городах существовали общие территории, но их целью было не предоставление мест для физических упражнений и отдыха, а места, на которых владельцы домашних животных могли бы совместно выпасать их, и они, как правило, были заложены как часть первоначального плана города. В Энциклопедии Джонсона говорится, что Центральный парк Нью-Йорка был первым местом, намеренно предоставленным жителям любого города Соединенных Штатов исключительно для использования в качестве увеселительной площадки для отдыха и физических упражнений на открытом воздухе. Как бы то ни было, в настоящее время во всей стране вряд ли найдется город сколь-нибудь значительных размеров, в котором не было бы таких парков или который не проектировал бы их. Действительность законодательных актов, устанавливающих такие парки и предусматривающих их стоимость, была единообразно подтверждена”.

Опять же, в деле *Генерального прокурора против Williams* по делу 174 Mass. 476, Верховный судебный суд Массачусетса использовал следующую формулировку:,,

“Виды использования, которые следует считать общественными в связи с правом законодательной власти принуждать физическое лицо расстаться со своей собственностью за компенсацию и разрешать или направлять налогообложение для ее оплаты, расширяются по мере прогресса людей в образовании и воспитании. Многие вещи, которые столетие назад были предметом роскоши или были вообще неизвестны, теперь стали предметом первой необходимости. Всего за несколько лет в этой стране были отведены земли под общественные парки. В настоящее время право отводить землю для этой цели общепризнано и часто используется.... Основания, на которых желательно создавать общественные парки, разнообразны. Ими должны пользоваться люди, которые ими пользуются. Ожидается, что они будут служить не только более грубым чувствам, но и любви к прекрасному в природе, к разнообразным формам, которые приносит смена времен года. Их ценность повышается благодаря таким произведениям искусства, которые помогают оказывать приятное

воздействие на эмоциональную и духовную сторону нашей натуры. Их влияние должно быть возвышающим и, в самом высоком смысле, образовательным. При разумном планировании и надлежащем уходе они способствуют как психическому, так и физическому здоровью людей. По этой причине всегда считалось правильным тратить деньги на уход за ними и их украшение, чтобы сделать их красивыми и приятными. Их эстетический эффект никогда не считался недостойным тщательного рассмотрения теми, кто лучше всех способен оценить его. Вряд ли можно утверждать, что те же причины, которые оправдывают выделение земли под общественный парк, не оправдывают также и трату денег на то, чтобы сделать парк привлекательным и познавательным для тех, чьи вкусы формируются и чья любовь к красоте культивируется”.

Когда однажды признается, что использование является общественным, суды не имеют никакого контроля над характером имущества или сервитута, которые должны быть использованы для этой цели. Конституция Иллинойса действительно предусматривает, что, когда железнодорожная компания аннулирует право проезда, плата остается за бывшим владельцем; но, с учетом этого ограничения в отношении этих конкретных корпораций, законодательный орган обладает неограниченными полномочиями определять характер, объем и срок действия имущества, которое должно быть изъято для любого общественного использования. Имея право санкционировать присвоение абсолютного титула, оно могло бы направлять присвоение любого меньшего интереса и могло бы наделить государственные органы полномочиями осуждать право ограничивать использование и улучшение собственности, прилегающей к общественным территориям.

Однако, похоже, что действующие законы Иллинойса не наделяют муниципалитеты какими-либо явно выраженными полномочиями запрещать такие сервитуты в отношении земель, прилегающих к улице, бульвару, парку или другому общественному месту. В законодательстве, в соответствии с которым были зарегистрированы и организованы уполномоченные по паркам Западного Чикаго, были разделы, прямо предписывающие уполномоченным по паркам устанавливать границы застройки на территории, прилегающей к разрешенным ими паркам и бульварам, и в процессе судебного разбирательства должна была быть включена компенсация за это бремя. Совет Западного парка, однако, никогда не брался воспользоваться этими обширными полномочиями, которые ограничивались приобретением первоначальных парков и бульваров, разрешенных законом. Можно было бы возразить, что город, в соответствии с его нынешними полномочиями по созданию и расширению парков, бульваров и улиц, мог бы прямо осудить такие сервитуты, или что он мог бы осудить широкую полосу для новой улицы или земли, примыкающей к старой улице, и, с помощью знакомого механизма оговорки, внесенной в протокол судебного разбирательства, ограничить присвоение ограниченным контролем над использованием собственности. Последний метод, если он законен, был бы неуклюжим и неадекватным, и было бы желательно принять дополнительное законодательство, позволяющее государственным органам эффективно приобретать под властью выдающегося домена квалифицированную юрисдикцию или контроль над собственностью, исключительное использование которой не осуществляется.

Однако даже такой закон не соответствовал бы общественным потребностям. Чтобы предоставить городу или другому ведомству свободу действий в контроле за окрестностями общественного места, власти должны быть наделены полномочиями по приобретению фактического права собственности, а затем распоряжаться им с учетом таких ограничений, которые могут быть сочтены целесообразными. Этот курс дает двойное преимущество: он дает государственному агентству абсолютный контроль над будущим использованием и благоустройством окружающей собственности и позволяет ему, если цена приобретения не слишком высока, в некоторой степени возместить затраты на улучшение за счет продажи остаточного права собственности. Участок, примыкающий к парку или бульвару, может стоить гораздо больше после того, как он станет частью большей территории с едиными

линиями застройки и ограничениями, чем в его необременительном состоянии; и государственные власти, рассматривая все благоустройство и окружающую среду как единое целое, могли бы получить денежное преимущество, которое они не смогли бы предоставить отдельным владельцам, даже если бы те захотели это сделать. Изучение полномочий муниципалитетов по изъятию земель, превышающих физические требования, включает в себя два вопроса: во-первых, может ли быть изъята дополнительная земля только с целью ее продажи и покрытия расходов по благоустройству; и, во-вторых, может ли, даже если в этом праве отказано, такая земля быть изъята и перепродана с целью наложения на нее строительных или санитарных ограничений и ограничения использования.

Как уже говорилось, можно принять как элементарный факт, что ни государство через свой законодательный департамент, ни какое-либо подчиненное государственное учреждение не может отобрать собственность человека против его воли, под властью выдающегося домена, просто с целью подарить ее или продать другому человеку. Такое изъятие не предназначалось бы для общественного пользования и нарушало бы конституции штата и федеральную конституцию. Однако из этого ни в коем случае не следует, что государственному учреждению, осуществляющему полномочия в отношении выдающегося домена, всегда запрещено извлекать прибыль от продажи имущества, в котором на самом деле нет необходимости. Деятельности Санитарного округа Чикаго достаточно, чтобы показать, как может быть приобретена площадь, превышающая конечные потребности общественных работ, и превращена в источник дохода. Муниципальная корпорация обладает большой свободой действий при определении для себя, сколько земли ей нужно для проведения общественных работ, и суды обычно не будут ограничивать ее свободу действий, за исключением случаев, когда использование полномочий на выданное владение явно чрезмерно. Если бы городской совет счел нужным выделить полосу земли шириной в пятьсот футов под проспект или бульвар, суды не имели бы права оспаривать его решение, если только в конкретном случае не имело место какая-либо «явная несправедливость, притеснение или грубое злоупотребление властью»;^[82] тем не менее, если бы было ясно, что конечной целью было проложить проспект шириной всего в сто футов, был бы прямо поставлен вопрос о том, можно ли полностью ограничить границы с каждой стороны, чтобы регулировать их будущее использование и застройку.

В одном из ранних дел в Нью-Йорке попытка законодательно разрешить изъятие большего количества земли, чем было фактически необходимо, была осуждена судом следующим образом:

Предполагалось, что эта власть удобна, когда забирается большая часть участка, и остается лишь небольшая часть, не необходимая для общественного использования, и эта небольшая часть имеет небольшую ценность в руках владельца. В таком случае предполагалось, что корпорация обладает наибольшей квалификацией для получения и распоряжения такими участками, или горами, как их иногда называют; и, вероятно, собственники молчаливо согласились с таким присвоением власти. Я не знаю ни одного случая, когда власть подвергалась сомнению и когда она получала преднамеренную санкцию этого суда. Предположим, что в случае, когда для расширения улицы требуется всего несколько футов или даже дюймов с одного конца участка, а на другом конце такого участка стоит ценное здание, будет ли признано существование власти, способной захватить весь участок, независимо от согласия владельца или нет? Или предположим, что уполномоченные сочли бы целесообразным в данном случае, выражаясь языком устава, забрать все церковное кладбище целиком, этот акт в равной степени соответствовал бы букве закона, как и их поступок в данном случае; и все же никто не предположил бы, что законодательный орган когда-либо намеревался наделить их такими полномочиями. Количество остатка в любой партии не может изменить принцип. Владелец может очень не желать расставаться всего с несколькими футами; и я считаю, что законодательный орган в равной степени некомпетентен таким образом распоряжаться частной собственностью, независимо от того, являются ли футы или акры предметом этой предполагаемой

власти. Я четко придерживаюсь мнения, что уполномоченные не имеют права забирать рассматриваемую полосу земли без согласия корпорации церкви Святой Троицы".^[83]

Несмотря на нехватку современных авторитетных источников по этому вопросу, считается, что суды все равно приняли бы доводы по этому делу на Олбани-стрит и поддержали бы позицию владельца, который отказался сдать свою собственность просто для того, чтобы уменьшить стоимость благоустройства общественного пространства. Однако такие акты, хотя и недействительны для невольного владельца собственности, действительны в той мере, в какой они наделяют город полномочиями забирать и оплачивать весь участок с согласия владельца и тратить деньги людей на эти цели.^[84] План приобретения большой площади путем частной покупки не мог бы быть успешно реализован, если бы один или два владельца могли отказаться расставаться со своей собственностью, и поэтому такая схема должна быть ограничена рамками полномочий выдающегося домена.

Чтобы оправдать выделение зоны за пределами фактических границ общественного пространства, должно быть очевидно, что собственность должна стать в некотором роде частью благоустройства; и этот факт действительно проявляется, когда требуется контроль над спорной зоной, чтобы спасти окружающую среду общественного места от обезображивания или нежелательного использования. Этой цели достаточно, чтобы оправдать осуждение какого-либо интереса в зоне; и властями хорошо установлено, что, когда общественное благо требует присвоения какого-либо интереса, законодательный орган является единственным судьей в отношении особого характера интереса, который должен быть проявлен, и может, не отвечая ни перед каким судом, объявить, что взимаемый интерес должен быть простой абсолютной платой. Железнодорожная компания не требует права собственности или даже исключительного использования всего своего права проезда; тем не менее, нет сомнений в том, что в отсутствие конституционного ограничения законодательный орган может разрешить железнодорожной компании получить право собственности полностью. В большинстве штатов плата за улицу остается за владельцем собственности, на которой проложена улица, в соответствии с правом выдающегося владения; тем не менее, нет никаких сомнений в том, что законодательный орган имеет право взимать плату за город. Верховный суд Миннесоты в деле *Fairchild* против *Сент-Пола*, 46 мин. 540, где был поднят вопрос о том, приобрел ли город в результате судебного разбирательства фактическое право собственности на улицу или только сервитут, изложил установленные принципы закона следующим образом:

"Нет ничего более улаженного, чем то, что право выдающегося владения является проявлением суверенитета, время, способ и повод его осуществления полностью находятся под контролем и по усмотрению законодательной власти, за исключением случаев, ограниченных конституцией. Мудрость законодательного органа заключается в том, чтобы определить, когда и каким образом общественные нужды требуют его осуществления; и при разумности осуществления этого дискреционного права суды не будут вмешиваться. Как законодательная власть является единственным судьей общественной необходимости, которая требует или делает целесообразным осуществление власти в отношении выдающегося владения, так и она является исключительным судьей в отношении количества земли и земельной собственности, которые должны быть приняты для достижения общественной цели. * * *

"Когда использование является общественным, необходимость или целесообразность присвоения какого-либо конкретного имущества не является предметом судебного разбирательства. Следовательно, если по решению законодательного органа это целесообразно, он имеет право прямо разрешить муниципальной корпорации в принудительном порядке получать абсолютную плату за пользование землями частных лиц, осужденных за уличное или любое другое общественное назначение. Авторитетные источники на этот счет настолько многочисленны и единообразны, что в их пространном цитировании нет необходимости. * * * Часто в качестве закона устанавливается, что

изъятие собственности всегда должно быть ограничено необходимостью данного случая, и, следовательно, ни в коем случае не может быть присвоено больше, чем необходимо для конкретного использования, для которого производится присвоение. Но обнаружится, что это почти неизменно говорится не при обсуждении масштабов полномочий законодательной власти, а в связи с разработкой законов, предоставляющих полномочия на осуществление права на выдающееся владение, и когда полномочия на изъятие определенного количества земли или конкретного поместья на ней зависели не от прямого предоставления полномочий на это, а от существования предполагаемой необходимости, из которой следует оспариваемое полномочие”.

Город Бруклин приобрел землю для общественных парков в соответствии с законом, разрешающим приобретение права собственности, и суд, поддерживая законность последующего акта законодательного органа, разрешающего продажу участков земли, которые больше не нужны, сказал:

“Несомненно, в большинстве случаев, когда земля используется для особых целей с точки зрения общественной полезности, конфискация ограничивается этим конкретным использованием. Но это когда собственность не отбирается, а только используется. Тогда, поскольку право общественности ограничено использованием, когда использование прекращается, право прекращается. Там, где собственность изъята, владелец заплатил ее истинную стоимость, и право собственности принадлежит обществу, ему принадлежит вся собственность, а не только использование; и хотя от конкретного использования можно отказаться, право на собственность остается”.^[85]

Земля, приобретенная для строительства канала, часто считалась полностью принадлежащей государству, так что после закрытия канала помещения могли быть отведены для другого использования или проданы частному покупателю.^[86]

Некоторые суды намекнули, что земля, отведенная для парковых целей, предположительно предназначена для этого использования навсегда; и, следовательно, право осуждать такое использование подразумевает право на получение абсолютного права собственности. Более того, если закон предусматривает, что земля, приобретенная для общественных целей, может быть продана, когда в ней больше нет необходимости, то, по-видимому, неизбежно подразумевается, что право собственности, приобретенное в соответствии с законом, является абсолютным. Однако муниципалитетам в этом штате до сих пор не было предоставлено никаких общих полномочий передавать в ведение выдающегося домена титул, который сохранился бы в общественном пользовании.

Таким образом, согласно соответствующему законодательству, город мог взимать абсолютную плату с любого имущества, в отношении которого он требовал выплаты процентов для общественного пользования. Столь же хорошо известно, что законодательный орган может разрешить продажу любой такой земли, когда она больше не нужна для той цели, для которой она была приобретена. Собственность, это правда, находится в доверительном управлении у общественности, но это доверие может быть утрачено по решению законодательного органа, представляющего общественность, и затем собственность может быть продана; а полномочия продавать такие излишки, когда в них больше нет необходимости, могут содержаться в акте, санкционирующем первоначальное осуждение. О таком законе было сказано в *Деле города Рочестера* 137 N. Y. 243:

“Утверждается, что это положение противоречит положениям конституции, касающимся изъятия частной собственности для общественного пользования, поскольку фактически разрешает городу использовать ее в целях, не являющихся общественными. Мы считаем, что это возражение не имеет смысла. Конечно, город не мог присвоить частную собственность с целью ее продажи или сделок с ней; но, однажды приобретя ее для парка, и со временем она становится ненужной или бесполезной для этой цели в связи с ростом города или другими изменениями ситуации, продажа в порядке, предусмотренном законом, входила бы в законные функции города как муниципальной корпорации, и полномочия на этот счет, предоставленные законодательным органом в любое время или в акте, разрешающем изъятие, не могут аннулировать делегированное право на осуществление полномочий в отношении выдающегося владения”.

Право муниципалитета продавать лишнюю землю в соответствии с таким законом не может быть оспорено на момент продажи. Если право собственности было приобретено, его можно было продать. Единственный вопрос, который мог быть поднят, касался бы вопроса о первоначальном судебном разбирательстве в отношении полномочий по захвату земли вообще. Этот вопрос был бы просто вопросом добросовестности. Заявителя можно было бы заставить представить планы, свидетельствующие о какой-либо разумной необходимости в имуществе, подлежащем конфискации; и суды не допустили бы явного злоупотребления полномочиями в отношении выданного домена ни законодательным собранием штата, ни каким-либо из его учреждений. Однако считается, что вопрос о злоупотреблении или недобросовестности не мог возникнуть, когда было доказано, что законодательный орган разрешил, по своему суверенному усмотрению, изъятие всего титула как наиболее прямого и удобного метода контроля за использованием.

Поучительным случаем, имеющим отношение к этому аргументу, является дело *Дингли против Бостона*, 100 Mass. 544. С целью осушения и классификации части района Бэк-Бэй законодательное собрание Массачусетса разрешило городу Бостон взять землю в пределах определенной территории и при условии, что право собственности должно принадлежать городу. Предполагаемое использование, хотя и обширное, было лишь временным; когда земля была засыпана и поверхность поднята на более высокий уровень, цель, для которой она была взята, была бы достигнута. Верховный суд, тем не менее, постановил, что целью закона было разрешить взимание простой абсолютной пошлины, и что после завершения заполнения титул оставался в городе при условии такого использования или распоряжения, которое власти могли бы счесть целесообразным. Поскольку использование является общественным, нельзя сказать, что простое взимание пошлины имело какое-либо меньшее значение для общественного пользования, чем было бы изъятие меньшего имущества; законодательный орган был единственным судьей о целесообразности изъятия того или другого. Суд высказался следующим образом:

“Закон предусматривает, что городские власти могут сначала забрать землю и тем самым передать городу право собственности на нее простым способом без согласия владельцев. Утверждается, что, поскольку единственной целью закона является устранение помехи, закон должен был лишь предоставлять право временно занимать землю до тех пор, пока не будет достигнута цель закона, а затем она должна быть возвращена владельцам с условием, что выгода, полученная от земли, должна быть применена в качестве компенсации ущерба. Это правда, что повышение качества не требует длительного использования земли. Когда эта работа будет завершена, неприятности исчезнут, и земля будет в состоянии быть занятой частными лицами. Но его состояние сильно изменится; почти так же сильно, как если бы равнины превратились в возвышенности. Прежняя поверхность будет глубоко погребена под землей, которая была нанесена на нее, и измененное состояние должно быть постоянным. Если старая собственность восстанавливается, то новая собственность, которая была присоединена к ней, должна отойти вместе с ней. Это было бы очень несправедливо по отношению к городу, который был вынужден понести большие расходы на устранение помехи, если бы от владельца не потребовали разумной компенсации, которая могла бы намного превышать сумму ущерба, на который он имел бы право.

“Было бы трудно урегулировать этот вопрос; и во многих случаях это могло бы жестоко подействовать на владельца, вынудив его принять улучшения и оплатить их. Таким образом, в целом, план принуждения города забрать землю в fee simple, а владельца - расстаться со всем своим титулом за справедливую компенсацию, представляется наиболее простым и справедливым, что могло быть принято; если только не возникнет каких-либо возражений на том основании, что fee simple более священен, чем пожизненное владение или годы, или чем сервитут большей или меньшей продолжительности. Мы не видим никаких оснований считать один из этих титулов более священным, чем другой, или считать землю более священной, чем личная собственность. * * *

“Независимо от того, изымается ли земля в соответствии с пунктом, разрешающим принятие полезных и разумных законов, или в силу пункта, разрешающего присвоение частной собственности для общественных нужд, в любом случае

решение о том, какое количество имущества должно быть изъято для достижения его цели, должно быть предоставлено законодательному органу для обеспечения наиболее полной справедливости по отношению ко всем сторонам”.

Если бы у муниципалитета были основания для захвата территории с целью контроля за окрестностями парка или бульвара, судебное разбирательство не стало бы незаконным из-за того факта, если бы это был факт, что надежда на денежную прибыль была сильным или даже контролирующим мотивом. Если имеется веская основа, оправдывающая действия государственных должностных лиц, мотив, которым руководствуются эти должностные лица, не подлежит судебному расследованию.^[87]

Таким образом, если законной частью общественного благоустройства является наложение соответствующих ограничений на использование и благоустройство прилегающей собственности — а в этом мало кто усомнится — и если, что представляется вероятным, для этой цели может быть разрешено лишение всего права собственности, законодательный орган муниципального образования может быть уполномочен приобретать право собственности на землю за пределами физической зоны благоустройства; и если бы законодательный орган также разрешил муниципалитету продавать любую долю, которая больше не нужна ни в одной из его земель, он мог бы продать землю при соблюдении всех необходимых условий или ограничений; и это не лежало бы в устах какого-либо суда. поставить под сомнение судебное разбирательство или объявить его незаконным, поскольку реальным, действенным мотивом могло быть получение выгоды от повышения стоимости имущества.

Вероятно, нет конституционных препятствий для принятия законодательства, наделяющего город, парковый совет, округ или другое соответствующее ведомство полномочиями вводить надлежащие ограничения в качестве части или дополнения к общественному благоустройству на такую прилегающую территорию, каких могут потребовать разумные потребности самого благоустройства; и такой закон не может быть осужден по причине того, что он также разрешает продажу земли с соблюдением таких условий или ограничений, которые государственные органы сочли нужным наложить на нее.^[88]

Если бы какое-либо местное законодательство, разрешающее изъятие и продажу излишков земель, было подвергнуто проверке, вопрос для судов заключался бы в том, было ли использование, для которого была изъята собственность, общественным; и следует иметь в виду, что по этому вопросу решение Верховного суда штата не было бы окончательным. Четырнадцатой поправкой к Конституции Соединенных Штатов предусмотрено, что ни одно государство не может лишать какое-либо лицо собственности без надлежащей правовой процедуры; и в настоящее время установлено, что этот пункт запрещает изъятие частной собственности для любого использования, которое не является общественным. Однако Верховный суд Соединенных Штатов всегда с величайшим уважением относился к мнению законодательных органов штатов и судебной системы штатов относительно того, какие виды использования являются общественными. Полномочия Верховного суда Соединенных Штатов пересматривать решения штата в данном конкретном случае, а также крайнее уважение, которое будет оказываться решениям местных органов власти, хорошо проиллюстрированы в деле *Кларк против Nash*, 198 U.S. 361, поддерживающем закон штата Юта, по условиям которого индивидуальный землевладелец был уполномочен осудить право отвода воды в канаве через землю своего соседа с целью орошения его собственной фермы. Г-н судья Пекхэм, оглашая заключение суда, сказал: В

“В некоторых штатах, вероятно, в большинстве из них, утверждение, выдвинутое истцами по ошибке, было бы обоснованным. Но следует ли считать закон штата, разрешающий осуждение физического лица с целью получения воды

для своей земли или добычи полезных ископаемых, осуждением для общественного использования и, следовательно, действительным законодательным актом, может зависеть от ряда соображений, касающихся положения государства и его возможностей для обработки земли или успешного ведения его горнодобывающей или других отраслей промышленности. Там, где утверждается, что использование является общественным, и право отдельного лица распоряжаться землей с целью осуществления такого использования основано на каком-либо особом состоянии почвы или климата или другой особенности штата или является результатом такой особенности штата, где право на осуждение закреплено законом штата, мы всегда, где это справедливо может быть сделано, решительно склонны согласиться с судами штатов, когда они поддерживают закон штата, предусматривающий такое осуждение. * * *

“Мы не хотим, чтобы это решение было понято как одобрение широкого положения о том, что частная собственность может быть отобрана во всех случаях, когда это может способствовать общественным интересам и способствовать разработке природных ресурсов государства. Мы просто говорим, что в данном конкретном случае, основываясь на фактах, изложенных в выводах суда, и ссылаясь на уже изложенные условия, мы придерживаемся мнения, что использование является общественным, хотя использование полосы отвода предназначено просто для того, чтобы таким образом получить воду для отдельного лица, когда это абсолютно необходимо, чтобы дать ему возможность каким-либо образом использовать свою землю, и которая будет ценной и плодородной только в том случае, если вода может быть получена”.

Опять же, в самом недавнем деле *Hairston* против *Danville & Western Railway Co.*, 208 U.S. 598, факты заключались в том, что Верховный суд Вирджинии поддержал судебное разбирательство, в ходе которого железная дорога передала табачной фабрике землю под ответвление, владелец которой согласился возместить компании расходы на приобретение земли. Решение федерального суда, поддерживающее решение суда штата, было вынесено г-ном судьей Муди, который сказал:

“Когда мы начинаем исследовать, для каких общественных целей может быть использовано право принудительного изъятия, и для каких частных целей это право запрещено, мы не находим согласия ни в рассуждениях, ни в выводах. Единственный принцип, с которым, по-видимому, согласны все суды, заключается в том, что характер использования, будь то публичное или частное, в конечном счете является судебным вопросом. В различных штатах на решение этого вопроса судами влияли соображения, касающиеся ресурсов, плодородия почвы, относительной важности отраслей промышленности для общего общественного благосостояния, а также давно установившихся методов и привычек людей. Во всех этих отношениях условия в штатах и территориях Союза настолько различаются, что вполне можно ожидать различных результатов.... Не припоминается ни одного случая, когда этот суд осудил бы как нарушение Четырнадцатой поправки изъятие, подтвержденное судом штата как изъятие для общественных нужд в соответствии с его законами.... Нам не следует понимать так, будто мы говорим, что не могут возникнуть случаи, когда этот суд откажется следовать судам штатов в их определении видов использования, для которых земля может быть изъята по праву выдающегося владения. Приведенные случаи, однако, показывают, насколько мы прислушивались к мнению государственных судов по этому вопросу, который так тесно связан с благосостоянием их народа. Мы не нашли в Федеральной конституции ничего, что препятствовало бы осуждению одним лицом за его индивидуальное использование права проезда по земле другого лица для строительства ирригационной канавы; права проезда по земле другого лица для прокладки воздушной магистрали; или права орошать землю другого лица путем возведения плотины. На будущее предстоит раскрыть, какие случаи использования, которые одобряются конституцией штата, законом и судом, будут признаны запрещенными Четырнадцатой поправкой к Конституции Соединенных Штатов, если таковые имеются”.

Таким образом, представляется, что потребовался бы крайний случай явного злоупотребления полномочиями в отношении выдающегося домена, чтобы заставить Верховный суд Соединенных Штатов осудить как частное использование, которое законодательное собрание штата признало публичным и которое было поддержано Верховным судом штата. Если бы злоупотребление властью было очевидным, суды Соединенных Штатов без колебаний осудили бы это разбирательство, даже если бы оно было прямо санкционировано конституцией штата; но есть все основания полагать, что любой метод изъятия и продажи земли, оправданный разумной целью контроля за

окрестностями общественного места, выдержал бы проверку Верховного суда Соединенных Штатов, если бы был санкционирован законодательным и судебным департаментами правительства штата.

В заключение этой темы можно кратко остановиться на некоторых экспериментах, проведенных в других штатах по изъятию большего количества собственности, чем того требовали физические требования благоустройства, либо для контроля окружающей среды, либо просто из финансовых соображений. Опыт зарубежных стран здесь перечислять не нужно, поскольку правительства некоторых стран, не ограниченные конституционными ограничениями, проводили операции с недвижимостью широкого спектра, намного превосходящие все, что можно было разумно предположить в Америке. В начале прошлого века в сводах законов штата Нью-Йорк уже был опубликован закон, якобы разрешающий муниципалитетам забирать весь связанный участок земли, когда требуется только часть, и продавать излишки. Этот статут был признан судами неконституционным в той мере, в какой он разрешал изъятие земли, которая на самом деле не нужна, без согласия владельцев. Однако по прошествии многих лет (27 января 1909 г.) в сенат штата Нью-Йорк была внесена резолюция о внесении конституционной поправки на следующем языке:

“Когда частная собственность передается муниципальной корпорации для общественных нужд, может быть передана дополнительная прилегающая собственность на условиях, которые будут установлены законодательным органом в соответствии с общим правом. Захваченное таким образом имущество считается изъятим для общественного пользования”.

В Массачусетсе раздел 4 главы 50 пересмотренных законов предусматривает, что владелец прилегающей земли, подлежащей оценке, может на определенном этапе разбирательства уведомить о том, что он решает отказаться от своей земли; в этом случае правление может, если сочтет целесообразным, забрать весь участок по его оценочной стоимости, а любая часть, которая не требуется, может быть продана. Несколько аналогичный закон, разрешающий владельцу передавать городу всю свою собственность по ее оценочной стоимости, когда часть ее была использована для расширения улицы, был задействован и косвенно поддержан в деле *Дорган против Бостона*, 12 Аллен, 223.

Глава 443 законов Массачусетса 1904 года санкционирует изъятие остатков участков, часть которых предназначена для общественного благоустройства, и разрешает городу продавать любые из таких остатков с соблюдением любых строительных или иных ограничений, которые соответствующие власти могут счесть целесообразными ввести. Право изъятия всего участка, когда требуется только часть, ограничено случаем, когда остаток после такого изъятия по своему размеру или форме был бы непригоден для возведения подходящих зданий, а также когда общественное удобство и необходимость требуют такого изъятия. Существуют положения, разрешающие продавать такие остатки и объединять их с прилегающей собственностью, если на то есть согласие ее владельца; но законодательный орган отказался принять более радикальный план, рекомендованный комитетом, по объединению таких остатков с прилегающей собственностью без согласия ее владельца путем конфискации его земли с целью объединения с ней остатка и, таким образом, осуществления выгодной продажи. Этот закон никогда не проверялся в судах, и можно предположить, что, несмотря на весьма либеральные взгляды судов Массачусетса, судьба судебного разбирательства в соответствии с его положениями была бы проблематичной, если бы не было сделано видимость того, что “общественное удобство и необходимость” действительно требовали такого изъятия целых участков с целью наложения на отдельные остатки некоторых условий и ограничений, имеющих отношение к значительному улучшению.

Другим законом, составленным в чем-то схожем ключе, но также никогда не подвергавшимся судебной проверке, является раздел 10 Муниципального кодекса штата Огайо с поправками, внесенными в 1904 году. Этот раздел предусматривает, что все муниципальные корпорации должны иметь право распоряжаться недвижимостью в пределах своих корпоративных полномочий для определенных конкретных целей, среди которых следующие:

“Для создания эспланад, бульваров, бульваристых дорожек, парковых площадок и общественных резерваций внутри общественных зданий, вокруг них и ведущих к ним, а также с целью перепродажи такой земли с оговорками в актах такой перепродажи относительно будущего использования указанных земель с целью защиты общественных зданий и их окрестностей, а также для сохранения вида, внешнего вида, освещения, воздуха и полезности общественных территорий, занятых общественными зданиями и ведущими к ним эспланадами и бульварами”.

Глава 194 Актов Генеральной Ассамблеи Вирджинии на сессию 1906 года предусматривает следующее:

“Любой город или поселение этого Содружества может приобрести путем покупки, дарения или осуждения собственность, прилегающую к его паркам или площадям, на которых расположены его памятники, или другую собственность, используемую в общественных целях, или в непосредственной близости от таких парков, площадей или собственности, которая используется и поддерживается таким образом, чтобы ухудшить красоту, полезность или эффективность таких парков, площадей или общественной собственности, а также может аналогичным образом приобрести собственность, прилегающую к любой улице, топография которой из-за ее близости к ней затрудняет удобное использование такой улицы или делает невозможным без чрезвычайных затрат, благоустройство того же самого, и город, приобретающий таким образом любое такое имущество, может впоследствии распоряжаться приобретенным таким образом имуществом, вводя ограничения в отношении его использования, которые защитят красоту, полезность, эффективность или удобство таких парков, площадок или собственности ”.

ПЕРЕГРУЖЕННЫЕ РАЙОНЫ

При рассмотрении типового плана города Чикаго, естественно, привлекается внимание к примеру европейских городов, которые выселили жителей из целых районов, где население было перенаселено или расположение улиц было нездоровым, и переселили их на новую территорию, пока осужденный район ремонтировался или перестраивался. План Чикаго не предусматривает какой-либо имитации подобных примеров. Власти полиции достаточно для разрушения без какой-либо компенсации отдельных зданий, которые являются антисанитарными или небезопасными; но законодательное собрание Иллинойса еще не взяло на себя обязательство пойти дальше и санкционировать осуждение муниципальными властями перенаселенных или нездоровых территорий, находящихся в ведении *eminent domain*. Могут быть организованы местные дренажные районы, наделенные полномочиями по рекультивации заболоченных сельскохозяйственных земель и размещению канав в частной собственности при выплате надлежащей компенсации; и также, несомненно, законодательный орган был бы правомочен санкционировать захват в собственность района даже в пределах города, который по своей природе был низменным или чумным, как это было сделано с Бэк-Бэй-флэтс в Бостоне. Однако к району, где вредные условия возникают из-за расположения улиц или способа застройки земли отдельными владельцами, применимы другие соображения. Каждый собственник мог с полным основанием требовать, чтобы с ним разобрались индивидуально; и если его собственный участок пустовал или был облагорожен постройками, не нарушавшими санитарных законов или правил, он вполне мог воспротивиться любому плану, который требовал от него расстаться со своей землей из-за проступка его соседей. Участок земли, пригодный для распространения чумы из-за скупости природы, может быть отвоен в порядке

выдающегося владения, потому что главный преступник не подпадал под полицейскую юрисдикцию штата; но если очаг чумы возник по вине людей, у невинной жертвы их злодеяний были бы на его стороне некоторые основания и больше закона, если бы он настаивал на том, чтобы государство возбудило дело против виновных по отдельности.

Соответственно, Чикагский план лишь случайно затрагивает эту тему. Город может, как это было сделано в некоторых европейских столицах, проложить широкие магистрали и проспекты через густонаселенные районы или превратить центр района в общественный парк; и законодательный орган мог бы санкционировать создание зоны разумной ширины вокруг этих открытых пространств на основе уже установленных принципов. Однако могут возникнуть сомнения в том, будут ли суды признавать конституционным закон, предназначенный для присвоения всей густонаселенной территории только с целью ее реконструкции. Если бы право делать это в вопиющем случае было поддержано Верховным судом штата или если бы такой проект был санкционирован конституционной поправкой, эта мера, вероятно, не была бы осуждена федеральными судами как противоречащая Конституции Соединенных Штатов. Однако для открытия широких улиц в густонаселенных районах, как предлагается в Плате, нет никаких препятствий, если только это не нехватка финансовых ресурсов.

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЗАЕМНЫЕ И НАЛОГОВЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ

При реализации такой всеобъемлющей схемы развития, как изложена в Плате Чикаго, могут быть найдены некоторые вспомогательные источники доходов, но основная зависимость должна быть от налоговой мощи государства и его агентств. Текущие расходы должным образом покрываются за счет текущих налогов; но основным экономическим принципом является то, что стоимость постоянных улучшений должна быть распределена на ряд лет, соизмеримых с вероятной продолжительностью действия льготы. Однако, чтобы нынешнее поколение не возлагало непомерного бремени на потомков, были установлены ограничения на размер и продолжительность задолженности, которую может понести любой муниципальный орган. Раздел 12 статьи IX конституции штата Иллинойс провозглашает, что ни одна муниципальная корпорация не должна иметь задолженности на какие-либо цели в размере, превышающем пять процентов от стоимости облагаемого налогом имущества в ней, как установлено последней оценкой; и что на момент возникновения такой задолженности муниципалитет должен обеспечить взимание прямого ежегодного налога, достаточного для выплаты процентов и погашения основной суммы долга в течение двадцати лет с момента возникновения задолженности. Согласно действующему налоговому законодательству, применимому к округу Кук, все налогооблагаемое имущество оценивается оценщиками по его "полной стоимости", и одна пятая этой цифры заносится в бухгалтерские книги как "оценочная стоимость" и, будучи впоследствии уравненной, становится основой для расчета всех налоговых ограничений и долговых обязательств.^[89]

Установленный конституцией предел муниципального долга не означает, что каждая государственная корпорация имеет право брать на себя долги на эту сумму. Муниципалитеты не обладают большими полномочиями, чем те, которыми их наделил законодательный орган. Конституционных ограничений на сумму налогов, которые законодательный орган может разрешить взимать муниципалитетам, не существует.^[90] Они могут иметь только такие долги, которые не превышают конституционного предела, и взимать такие налоги, на которые их уполномочивает генеральная ассамблея. Однако несколько муниципальных корпораций могут быть созданы законодательными органами для различных целей, охватывающих всю или часть одной и той же территории, и каждый

из этих пересекающихся муниципалитетов может быть наделен полномочиями взимать налоги и иметь долги в пределах конституционного предела. Чтобы ограничить растущее налоговое бремя, законодательный орган в 1901 году принял так называемый закон Джуула, призванный ограничить совокупные налоги, которые могут взиматься с любой общины в течение любого одного года, пятью процентами от установленной стоимости имущества в ней; но конституционность этого закона была поставлена под сомнение, а поправки и многочисленные исключения из его положений, внесенные законодательным органом, сделали его действие, если не дальнейшее существование, настолько сомнительным, что неоднократно добивались его отмены.^[91]

Округу Кук разрешается взимать налоги, не превышающие семидесяти пяти центов с каждых ста долларов, без всенародного голосования, а также взимать любые дополнительные налоги, за которые проголосует народ. Население может голосовать за облигации округа в любом размере, при этом общий долг округа не должен превышать пяти процентов от оценочной стоимости находящегося в нем имущества. Оценочная стоимость на 1908 год составила 514 730 186 долларов, из которых пять процентов составляют 25 736 509 долларов. До этого предела округ может оказаться в долгу по решению народа. Текущий облигационный долг составляет 9 360,000 долларов, а плавающий долг составляет в среднем около 1,600,000 долларов. Не вдаваясь в подробности, можно сказать, что в настоящее время заемный потенциал округа в круглых цифрах составляет 15 000 000 долларов. Действие закона Juul, однако, в настоящее время снижает налог, доступный для покрытия общих расходов округа Кук, до шестидесяти пяти центов со ста долларов; и растущие требования к округу, вероятно, потребуют внесения изменений в этот закон, с тем чтобы конкретно исключить из его ограничений налоги, необходимые для покрытия дополнительных выпусков облигаций и обеспечения будущего содержания парков или бульваров округа.

Город Чикаго практически всегда имеет задолженность по конституционному ограничению в пять процентов от установленной им оценки, и законодательный орган наделил его полномочиями взимать ежегодный налог для корпоративных целей, не превышающий двух процентов от этой оценки, за исключением налогов, взимаемых при выплате облигаций. В соответствии с законом Juul максимальная ставка была снижена до одного и восьми десятых процента. Предварительная оценка городской собственности за 1908 год составила 477 190 399 долларов. Двухпроцентный налог на эту сумму составляет 9 543 808 долларов, а пятипроцентная задолженность составила бы 23 859 520 долларов. Законодательный орган мог санкционировать более высокий ежегодный налог, но, согласно конституции, не мог увеличивать лимит задолженности, за исключением случаев некоторого изменения метода оценки имущества, по которому должно было рассчитываться ограничение.^[92] Одной из главных причин принятия нового устава было увеличение возможностей города по выпуску облигаций за счет изменения основы расчета лимита задолженности.

Налоговые полномочия трех парковых районов города Чикаго содержатся в массе отдельных законов, которые разрешают выпуск облигаций для определенных целей и взимание налогов для выплаты процентов и погашения основной суммы долга. Законодательный орган мог бы разрешить правлениям парков брать на себя долги, несколько превышающие их нынешние обязательства по кабале, без нарушения положений конституции; но и здесь налоговые ограничения закона Juul пришлось бы изменить, если бы расходы на содержание не были увеличены. Предварительная оценка за 1908 год имущества в районе Вест-Парк составила 105 614 809 долларов, из которых пять процентов составляют

5 280 740 долларов. Текущий облигационный долг правления West Park составляет 3 270 000 долларов, что оставляет возможную маржу в размере около 2 000 000 долларов дополнительной задолженности, которую законодательный орган может разрешить правлению.

Законодательный орган мог бы, с согласия избирателей, создать совершенно новый налоговый орган, обладающий юрисдикцией над всем округом Кук или его частью. Этот орган, если он будет должным образом сформирован, может быть наделен полномочиями взимать такие налоги, которые могут быть сочтены целесообразными, и полномочиями выпускать облигации в размере до установленного конституцией предела в пять процентов от установленной стоимости. Следует также иметь в виду, что путем некоторых незначительных изменений в методе определения оценочной стоимости имущества, которая в настоящее время произвольно определяется как одна пятая от полной оценки, законодательный орган мог бы в значительной степени увеличить возможности всех налоговых органов по заимствованию средств.

Для крупных улучшений требуются не только обширные заемные средства, но и распределение бремени в течение длительного ряда лет. Хотя до сих пор двадцать лет считались сроком, который должен быть отведен для выплаты любого долга, возникшего в результате выпуска облигаций, можно подумать, что радикальные изменения, предусмотренные Чикагским планом, имеют такой необычный масштаб и такой постоянный характер, что справедливость может потребовать распределения бремени более чем на одно поколение. С этой точки зрения, облигации, рассчитанные на более длительный период, можно было бы считать разумными. Нынешний конституционный лимит в двадцать лет, однако, является абсолютным, и потребуются поправка к конституции, чтобы позволить любому муниципалитету выпускать облигации на более длительный срок.

ВЫВОДЫ

Из приведенного выше рассмотрения юридических аспектов Плана Чикаго следует

Первое: многие рекомендации Плана могут быть приняты без какого-либо дополнительного законодательства и предприняты практические шаги по их реализации;

Второе: законодательный орган обладает достаточными полномочиями для предоставления городу или другим правительственным учреждениям таких дополнительных полномочий, которые могут потребоваться для выполнения всех рекомендаций Плана настолько полно и так быстро, насколько это может быть сочтено разумным; и

В-третьих, эти дополнительные полномочия, и особенно существенное увеличение локальной связующей способности, необходимы для эффективного выполнения наиболее важных из этих рекомендаций.

Жителям Чикаго остается через своих законных представителей принять решение о разумности предложений и принять их в порядке их относительной важности и доступности. Без сомнения, необходимые средства могут быть получены так же быстро, как будет ясно показано, что их расходование принесет реальную пользу отдельным гражданам, которые составляют "общественность" и на которых прямо или косвенно лежит бремя расходов. В конечном счете, должно быть ясно, что сообщество, которое разумно расходует средства на общественные работы, не только не налагает реального бремени на частную

собственность, но и увеличивает ценность всей частной собственности в ее пределах. Такому сообществу должны быть предоставлены достаточные полномочия для взимания налогов и вхождения в долги, при условии всегда такого разумного контроля за расходами, который эффективно защитит от расточительства. Безусловно, любые ограничения для прогрессивного муниципалитета должны быть достаточно широкими, чтобы сделать возможным осуществление таких государственных предприятий, которые рекомендованы в этом Плане.

К счастью, это вполне возможно в Чикаго в рамках конституционных ограничений на муниципальную задолженность. Путем консолидации местных органов власти в пределах города Чикаго в соответствии с положениями так называемой поправки к уставу к конституции штата (статья IV, раздел 34) нынешняя платежеспособность города может быть увеличена в пять раз за вычетом совокупной задолженности объединяющихся органов и с учетом таких ограничений, которые могут быть установлены законом о консолидации. Простым изменением установленного законом метода определения оценочной стоимости имущества нынешняя связующая сила будет пропорционально увеличена. Используя округ для внесения таких улучшений, на которые он вполне может быть уполномочен, мы можем обеспечить дополнительную связующую способность, даже большую, чем та, которая доступна через городское агентство. По-видимому, нет веских возражений против закона, разрешающего любому округу, решившему принять его положения всенародным голосованием, приобретать, строить и содержать парки и бульвары со всеми полномочиями (включая те, которые относятся к исключительной собственности), уже рекомендованными в отношении городов и парковых или лесоохранных районов, и с соответствующим увеличением налогов и полномочий по связыванию при условии одобрения населением. Для многих, если не для всех, целей, которые в настоящее время преследуются в соответствии с Законом о сохранении лесов, округ Кук, по-видимому, является подходящим и доступным учреждением. Было бы явной общественной выгодой расширить его функции таким образом, чтобы членство в его совете уполномоченных требовало и позволяло выполнять высшие виды государственной службы. Если Закон о сохранении лесов или акт такого общего характера является конституционным, предусмотренное таким образом агентство также доступно для многих целей Плана и может быть наделено дополнительными связующими полномочиями только при условии конституционного ограничения. Таким образом, будет видно, что законодательный орган может предоставить достаточные связующие полномочия для всех целей Плана. Имеется немало важных прецедентов, оправдывающих ожидания того, что частная щедрость будет способствовать выполнению некоторых из приведенных здесь рекомендаций по практическому и эффективному продвижению общественного благосостояния. Некоторые из заметных благотворительных акций такого общего характера, уже совершенных общественными активистами Чикаго, упоминались ранее в этом томе,^[32] и движение за небольшие парки и игровые площадки уже получило очень существенную помощь от щедрых частных лиц. Для других людей другие объекты, такие как внешние парки или улучшение условий проживания, могут быть столь же или даже более привлекательными.

Однако некоторое увеличение связующей способности города необходимо для эффективного выполнения определенных работ по благоустройству парков и улиц, которые сам город должен немедленно предпринять. Строительство двух великих связующих звеньев — между Северным и Южным участками на Мичиган—авеню и между Западным и Южным участками через Двенадцатую улицу - вполне могло быть начато немедленно; и все же повысить всю стоимость этих улучшений путем специальной оценки, распространяющейся на обширную территорию, означало бы вызвать энергичное противодействие как в судах, так и за их пределами. Этот конкурс должен, по возможности,

ограничиваться возмещением ущерба и выгод имуществу, которое непосредственно затронуто и которое примыкает к улучшениям или находится в непосредственной близости от них. Собственность, которая явно выигрывает особым образом, должна быть оценена как ее справедливая доля — и только ее справедливая доля — в стоимости этих улучшений, а остальные расходы должен нести город в целом в качестве общественного блага. Существующий механизм закона о специальном оценивании достаточен для всех этих целей. Что необходимо, так это достаточная связующая способность, позволяющая городу выпускать облигации на ту часть затрат, которая оценивается как “общественная выгода”.

Право осуждать или иным образом устанавливать сервитуты, а также приобретать и впоследствии продавать за плату простое право собственности на имущество в непосредственной близости от общественных парков и бульваров, при условии соблюдения таких сервитутов, которые могут улучшить и защитить общественное использование, имело бы большое преимущество при практическом выполнении многих улучшений и могло бы помочь в преодолении серьезных финансовых препятствий. Однако имеющийся объем не позволяет обсудить конкретные случаи, к которым это предложение особенно применимо.

Остается только рассмотреть официальные учреждения, которые являются наиболее желательными и наиболее доступными для эффективной разработки Плана. Теоретически наилучших результатов можно было бы достичь за счет консолидации органов власти города и округа или за счет подчинения всего столичного округа, который составляет настоящий город Чикаго, единой муниципальной администрации, наделенной широкими полномочиями местного самоуправления, включая право взимать налоги и брать на себя задолженность. Однако на практике расширение полномочий этих двух органов управления — города и округа — в пределах, допускаемых действующей конституцией, вероятно, является наиболее доступным методом достижения желаемых результатов. В качестве средства координации этих двух направлений почтительно предлагается создать постоянную комиссию по планированию города и округа совместным постановлением городского совета и правления округа. В состав этой комиссии должно входить соответствующее представительство от каждого органа, и на нее должна быть возложена обязанность сообщать каждому о своих рекомендациях по всем вопросам, входящим в общие рамки Плана города и округа. Городской совет вполне мог бы постановить, что в дальнейшем никакие общественные здания не должны быть расположены или возведены, и что никакие парки не должны приобретаться, а улицы или бульвары не должны открываться без отчета комиссии или ее городских членов. Комиссия может полностью состоять из городских и окружных должностных лиц или может включать в себя некоторое представительство тех, кто не является государственными должностными лицами, но кто особенно заинтересован в ее работе и обладает особой квалификацией для нее. Городской совет по местному благоустройству и нынешние парковые советы или любой будущий объединенный парковый совет должны быть представлены напрямую.

Было бы целесообразно рассмотреть вопрос о том, следует ли в интересах упрощения и эффективности передать функции Комиссий по муниципальному искусству и небольшим паркам такой Комиссии по планированию города и округа. Хотя такая консультативная комиссия была бы полностью вне закона, она оказала бы неоценимую услугу в обеспечении гармоничной разработки единого всеобъемлющего плана для города Чикаго и его окрестностей.

СНОСКИ:

[27] Фрейнд о полицейской власти, с. 182, примечание 5.

[28] Фрейнд о полицейской власти, с. 181, примечание 50.

[29] Фрейнд о полицейской власти, с. 181, примечание 50.

[30] Законы в целом, т. 102, с. 730; смотрите также последующие акты, приведенные в Уставах Читти, т. 8, "Метрополис", с. 253, и т. 10, "Общественное здравоохранение", с. 53.

[31] Документ Палаты представителей № 288, Содружество Массачусетс, 29 декабря 1903 г., стр. 62 и 63, и цитаты из *Французской экономической газеты*.

[32] *Город Бельвиль v. Turnpike Co.*, 234 ил. 428, 437; *Город Чикаго против Стрелковой системы*, 214 ил. 628, 635.

[33] 22 Амер. и англ. Энциклопедия права, 916.

[34] В деле *Chicago, Burlington & Quincy Railway Co.* против *людей*, 212 Ill. 103, 116, Верховный суд с одобрением цитирует следующую формулировку из Американской и Английской юридической энциклопедии:

"Полицейскую власть следует четко отличать от права на выдающееся владение; и различие заключается в следующем: при осуществлении последнего права частная собственность изымается для общественного пользования, и владелец неизменно имеет право на компенсацию за это, в то время как полицейская власть обычно применяется просто для регулирования использования собственности владельцем или, если он полностью лишен своей собственности, она не изымается для общественного пользования, а скорее уничтожается в целях содействия общему благосостоянию общества, и ни в том, ни в другом случае владелец не имеет права на какую-либо компенсацию за любой ущерб, который он может причинить". поддерживать вследствие этого, поскольку закон считает, что либо ущерб является *damnum absce injuria*, либо владелец получает достаточную компенсацию путем участия в общих выгодах, возникающих в результате осуществления полицейской власти".

Это решение было подтверждено Верховным судом Соединенных Штатов, 200 U.S. 561.

[35] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1532.

[36] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1546.

[37] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1574-5.

[38] Акты 1893 года, глава 407.

[39] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1129.

[40] См. *Рассел против школьного совета*, 212 Ил., 327.

[41] Законопроект № 350 Палаты представителей, внесенный в законодательное собрание Иллинойса 23 марта 1909 года, предусматривает (ст. IV, раздел 9), что "город должен иметь право приобретать путем посвящения, дарения, покупки или осуждения земли или сервитуты внутри или за пределами городской черты, для парковых целей и для путей, соединяющих парки с городом или друг с другом".

[42] Конституция Иллинойса, статья IV, раздел 34.

[43] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 316.

[44] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 336.

[45] *Шоумейкер против США*, 147 U. S. 282; *Данхэм против людей*, 96 ил. 331; *Люди против Брислина*, 80 ил. 423.

[46] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 421.

[47] Уже упоминавшийся законопроект Палаты представителей № 350, Иллинойс, 1909 г., предусматривающий слияние парковых советов с городским правительством, предусматривает (ст. IV, раздел 19) следующим образом: "Положения

законов, регулирующих проведение местных улучшений в городе, должны быть максимально приближены к процедурам изъятия земель и покрытия расходов, связанных с такими улучшениями, за исключением того, что совет уполномоченных по паркам должен действовать вместо совета по местным улучшениям”.

[48] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 321.

[49] *Крейг* против *Чикаго*, 86, ил. 407.

[50] *Harder's Storage Co.* против *Чикаго*, 235 Ил. 58.

[51] *Цицерон Пиломатериалы Со. В. Цицерон*, 176 больных. 9; *Brodline В. почитают*, 182 массы. 598.

[52] *Пипл* против *Walsh*, 96, Илл. 232. Ил.

[53] *Лигаре* против *города Чикаго*, 139 Ил. 46; *Смит* против *Макдауэлл*, 148 ил. 51.

[54] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 408.

[55] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1518.

[56] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1521.

[57] Устав Иллинойса Херда, издание 1890 года, стр. 1560.

[58] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1569.

[59] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1544.

[60] Уже упомянутый законопроект Палаты представителей № 350, Иллинойс, 1909 г., содержит следующее положение: “Статья. IV, раздел 14. Город имеет право приобретать и удерживать земли для возведения и обслуживания на них общественных зданий города и общественных территорий, окружающих такие здания или связанных с ними, и имеет право разрешать возведение и обслуживание зданий графства Кук, штата Иллинойс, Соединенных Штатов Америки или других правительственных или общественных органов на таких землях и основаниях на таких условиях, которые может предписать городской совет. При условии такого использования совет уполномоченных по паркам по указанию городского совета будет обладать теми же полномочиями по управлению, улучшению, содержанию и благоустройству таких земель и угодий, которые в настоящем Законе предоставлены указанному совету в отношении парков; и для любой из целей, указанных выше в этом разделе, город может приобретать или распоряжаться титулом собственности или правами на земли, или правами или сервитутами на землях, примыкающих к таким землям или общественным угодьям, или вблизи них, аналогичным образом и в той же степени, как в настоящем Законе, предусмотренном в отношении парков”.

[61] Устав Иллинойса Херда, издание 1908 года, стр. 1129.

[62] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1570.

[63] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1572.

[64] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1577.

[65] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1578.

[66] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1562.

[67] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1563.

[68] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1564.

[69] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1565.

[70] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1570.

[71] Устав Херда, издание 1908 года, стр. 1540.

[72] Законопроект Палаты представителей № 352, внесенный в законодательное собрание Иллинойса 23 марта 1909 года, предлагает наделить город полными юридическими полномочиями по созданию гаваней и предусматривает следующее: “Раздел 14. С целью приобретения или строительства причалов, пристаней, дамб или в связи с такими причалами, доками

или дамбами, лифтами, складами, хранилищами или необходимыми или подходящими путями или терминальными сооружениями город может вернуть затопленные земли под любыми общественными водами, находящимися в юрисдикции города Чикаго или граничащими с ним, и обязан после этого город получает абсолютное право собственности, проще говоря, на земли, восстановленные таким образом; и для любой из вышеупомянутых целей город может приобрести путем покупки, судебного решения или иным образом право собственности частных или государственных владельцев, если таковые имеются, на земли, лежащие под такими общественными водами, и на любые земли, проникающие в такие общественные воды или примыкающие к ним, а также прибрежные или другие права, если таковые имеются, владельцев прибрежных земель, примыкающих к таким общественным водам, в таких общественных водах или над ними, или затопленных земель под такими водами. Город и владелец или владельцы любых таких примыкающих земель или прибрежных или иных прав настоящим уполномочены договориться о разделе указанных затопленных земель между указанным городом и указанными владельцами, а также о линии границы, разделяющей затопленные земли, приобретенные или подлежащие приобретению указанным городом, и затопленные земли, которые будут изъяты, принадлежать и использоваться указанными владельцами вместо и в качестве компенсации за освобождение или передачу таких прибрежных или иных прав указанному городу; при условии, однако, что во всех случаях, в которых указанный город должен согласовать любые такие права, отдел, указанный город должен подать петицию или ходатайства в канцелярию и получить постановление суда по этому вопросу аналогично тому, как это предусмотрено в отношении советов уполномоченных по паркам в законе штата Иллинойс, озаглавленном "Закон, разрешающий уполномоченным по паркам приобретать и улучшать затопленные и береговые земли для парковых целей, предусматривающий их оплату и предоставляющий таким уполномоченным определенные права и полномочия, а прибрежным владельцам определенные права и титулы ", утвержденный 2 мая 1907 года ".

[73] *Лобделл против Чикаго*, 227 ил. 218

[74] См. Отчет Комиссии Национальной гражданской федерации по вопросам государственной собственности и эксплуатации, часть 1, том 1, стр. 25.

[75] Сборник городских уставов, подготовленный для Чикагской хартии, стр. 25, 26.

[76] Том xx, стр. 43.

[77] *Макферсон против деревни Чебансе*, 114 ил. 46.

[78] *Уэлч против Суэйзи*, 193 Масс. 364.

[79] *Генеральный прокурор против Williams*, 174 Mass. 476.,

[80] *Город Сент-Луис против Hill*, 116 Мо. 527; *Chicago v. Gunning System*, 214, ил. 628.,

[81] *Город Сент-Луис против Дорра*, 145 месяц. 466.

[82] *Данэм против Гайд-парк*, 75, ил. 371.

[83] *Дело об Олбани-стрит*, 11, стр. 148.

[84] *Эмбери против Conner*, 3 N. Y. 511; *Dorgan v. Boston*, 12 Аллен, 223.,

[85] *Бруклин-парк комм цветы. В. Армстронг*, 45 Ю. Н. 234, 243.

[86] *Хейворд против Нью-Йорка*, 7 Нью-Йорк 314; *Рексфорд против Найта*, 11 Нью-Йорк 308; *Мэлоун против Толедо*, 34 Огайо, 541.

[87] *Мейер против Teutopolis*, 131 Ill. 552; *People v. Wieboldt*, 233 Ill. 572; *Wisconsin River Improvement Co. v. Pier*, 118 Нью-Йорк, Респ. 857. ил.

[88] Уже упомянутый законопроект Палаты представителей № 350, Иллинойс, 1909 г., содержит следующие положения, законность которых основана на вышеуказанных выводах.

Статья IV, раздел 10. "Городской совет, по рекомендации совета уполномоченных по паркам, имеет право расширять парковую систему города Чикаго, как в пределах, так и за пределами городской черты, путем добавления или иного расширения любых парков, открытия и основания новых парков, а также путем ликвидации или приобретения такого

права собственности или таких сервитутов и прав на любые земли, примыкающие к любому существующему или проектируемому парку или вблизи него, какие могут быть необходимы или уместны для контроля за окрестностями такого парка, чтобы увеличить его преимущества для общественности или обезопасить для общественности в полной мере пользоваться ими. Для любой такой цели город может аннулировать сервитуты или права на землю и может приобретать земли, сервитуты и права на землю или над ней путем дарения, разработки, посвящения, покупки или осуждения, и может по своему усмотрению передать в собственность выдающееся владение или иным образом право собственности в fee simple absolute на любую землю, которую городу разрешено приобретать, или на которую ему разрешено приобретать сервитуты и права, как указано выше, и такой титул не должен прекращаться или быть аннулирован прекращением или отказом от использования, для которого он был приобретен. Заявление городского совета о том, что любые такие земли, сервитуты или права на землю необходимы или подходят для любой такой цели, является достаточным prima facie доказательством такой необходимости или уместности. Городской совет может освобождать улицы и переулки в пределах или рядом с любыми землями, приобретенными для целей настоящего раздела.”

Статья IV., раздел 13. “Положения настоящего Закона, разрешающие городу приобретать абсолютный правовой титул в fee simple на земли, на которые городу разрешено приобретать сервитуты или права, регулируются положением о том, что любые земли, взятые таким образом для такой цели, если только они не будут переданы для каких-либо общественных целей в течение десяти (10) лет после приобретения права собственности на них, будут продаваться и отчуждаться городом способом, который сейчас или в дальнейшем предусмотрен законом для продажи и передачи имущества, которое больше не требуется для использования городом, при условии, однако, соблюдения таких условий”. сервитуты или права на указанных землях, а также на такие условия, соглашения и ограничения, касающиеся их использования или улучшения, поскольку город, по рекомендации совета уполномоченных по паркам, должен в передаточном акте устанавливать или резервировать и далее подчиняться полномочиям (которые настоящим предоставляются) городского совета с согласия совета уполномоченных по паркам освобождать, отказываться или (посредством или с согласия грантополучателя или владельца передаваемого помещения) изменять любые такие права, условия, соглашения или ограничения в отношении сервитутов ”.

[\[89\]](#) Законопроект № 293 Палаты представителей, внесенный в Спрингфилде 11 марта 1909 года, направлен на то, чтобы установить оценочную стоимость в одну треть, а не в одну пятую, от полной стоимости.

[\[90\]](#) Шнелл против Рок-Айленда, 232 Ил. 89, 98.

[\[91\]](#) Закон Юула с внесенными в него поправками см. в "Уставах Иллинойса" Херда, издание 1908 года, стр. 1814.

[\[92\]](#) Уже упоминавшийся законопроект № 293 Палаты представителей штата Иллинойс 1909 года, если он будет принят в качестве закона, даст городу право выпускать облигации на свою долю в стоимости северного и западного соединяющих бульваров или для начала строительства Гражданского центра. Другие потребности города, однако, исчерпали бы большую часть увеличенной связующей силы, предусмотренной этим законопроектом.

[\[93\]](#) См. [Главу VIII](#).

ВЫГРАВИРОВАНО И ОТПЕЧАТАНО Для КОММЕРЧЕСКОГО КЛУБА ЧИКАГО В
ТЫСЯЧА ДЕВЯТЬСОТ ДЕВЯТОМ ГОДУ КОМПАНИЕЙ R. R. DONNELLEY & SONS
COMPANY В ИЗДАТЕЛЬСТВЕ LAKESIDE PRESS, ЧИКАГО

ПРИМЕЧАНИЕ ПЕРЕПИСЧИКА

Иллюстрации в этой электронной книге размещены между абзацами и вне цитат. В версиях этой книги, поддерживающих гиперссылки, ссылки на страницы в Списке иллюстраций ведут на соответствующие иллюстрации.

К иллюстрациям без подписей добавлено описание, заключенное в круглые скобки.

Указатель не был проверен на правильность расположения в алфавитном порядке или ссылок на страницы.

Очевидные типографские и пунктуационные ошибки были исправлены после тщательного сравнения с другими встречающимися в тексте текстами и ознакомления с внешними источниками.

Некоторые дефисы в словах были незаметно удалены, некоторые добавлены, поскольку предпочтение было отдано оригинальной книге.

За исключением указанных ниже изменений, все орфографические ошибки в тексте и непоследовательное или архаичное использование были сохранены.

Страница

xi	Заменяла “Бастилию” на “Bastille”
21	Заменяла “beeen” на “been”
29	Заменяла “Bagnio” на “Багио”
31	Заменяла “Ordinanace” на “Ордонанс”
32	Заменяла “Chicaco” на “Чикаго”
48	Заменяла “Fountainebleau” на “Фонтенбло”
51	Заменяла “playgrounds” на “игровые площадки”
52	Заменяла “Stockhom” на “Стокгольм”
59	Заменял “приобретение” на “приобретение”
62	Заменял “Питтсбург” на “Питтсбург”
63	Заменял “насыщает” на “удовлетворяет”
96	Заменял “улицы” на “улица”
111	Заменял “найден” на “связанный”
159	Заменял “Рубенс” на “Рубенс”
Индекс:	Заменял “необходимость” на “необходимость” в “Чикаго понимает необходимость”

Заменял [“лобковый”](#) с “public” в “City complicated problems of not...”

Заменял [“Halstead”](#) на “Halsted” в “Halsted Street, самой длинной деловой улице...”

Заменял [“Manilla”](#) на “Manila” в “Manila, improvement of”

Заменял [“Napierville”](#) на “Naperville” в “Naperville, good roads в”

Заменял [“Pallisades”](#) на “Palisades” в “Palisades of the Potomac”

Заменял [“апартаменты”](#) с “квартирой” в “Вашингтоне, округ Колумбия, многоквартирные дома”



[back](#)

MAP OF THE
BUILDINGS AND GROUNDS
OF THE
WORLD'S COLUMBIAN EXPOSITION
AT
JACKSON PARK
AND THE
MIDWAY PLAISANCE,
CHICAGO ILL. U.S.A.
MARCH 1893.

ISSUED BY
CONSTRUCTION DEPARTMENT
D. H. BURKHAN, Director of Works

SCALE



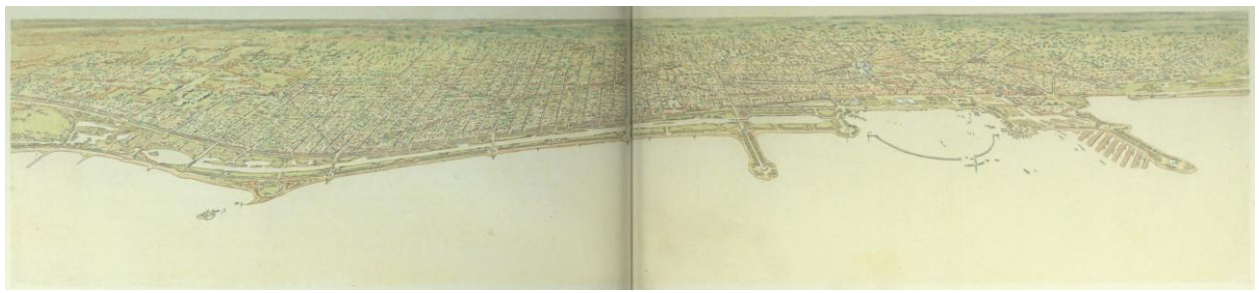
[back](#)



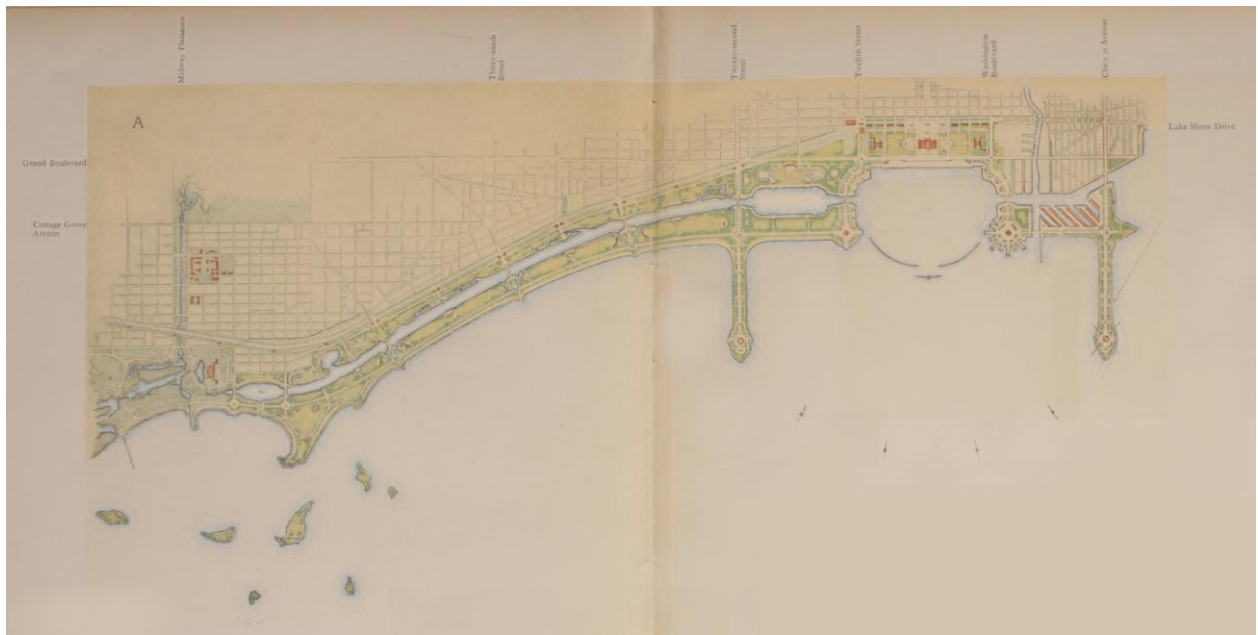
[back](#)



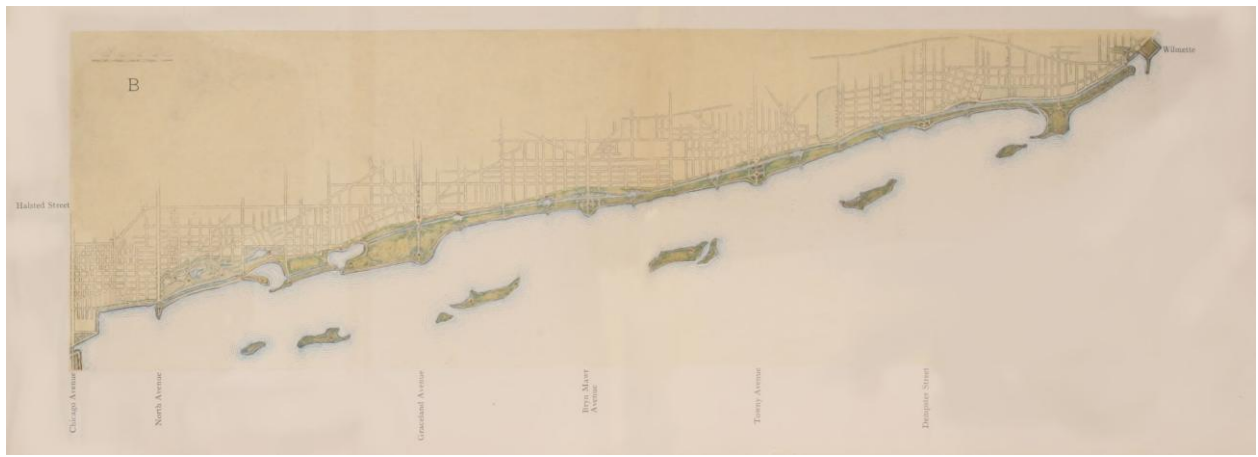
[back](#)



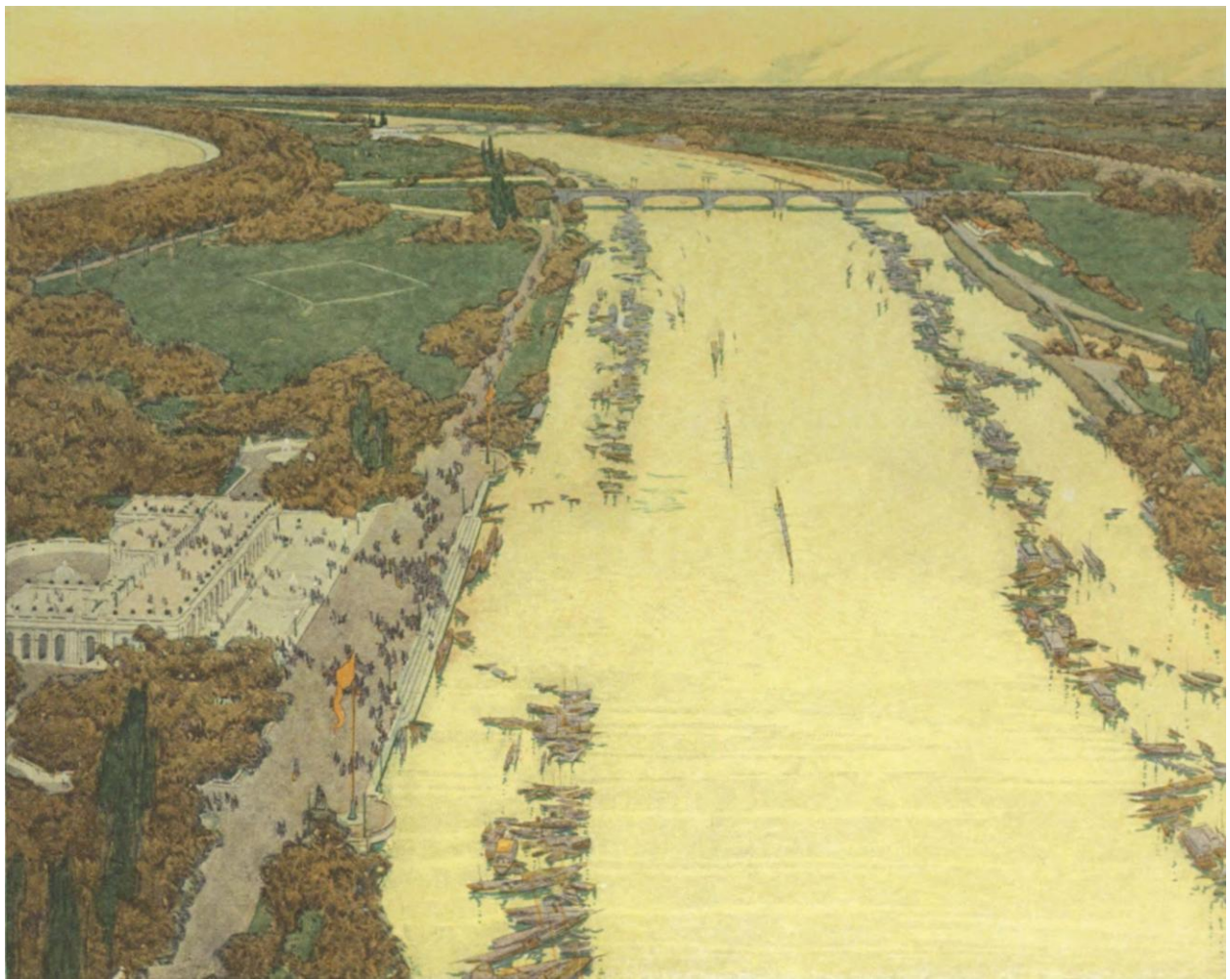
[back](#)



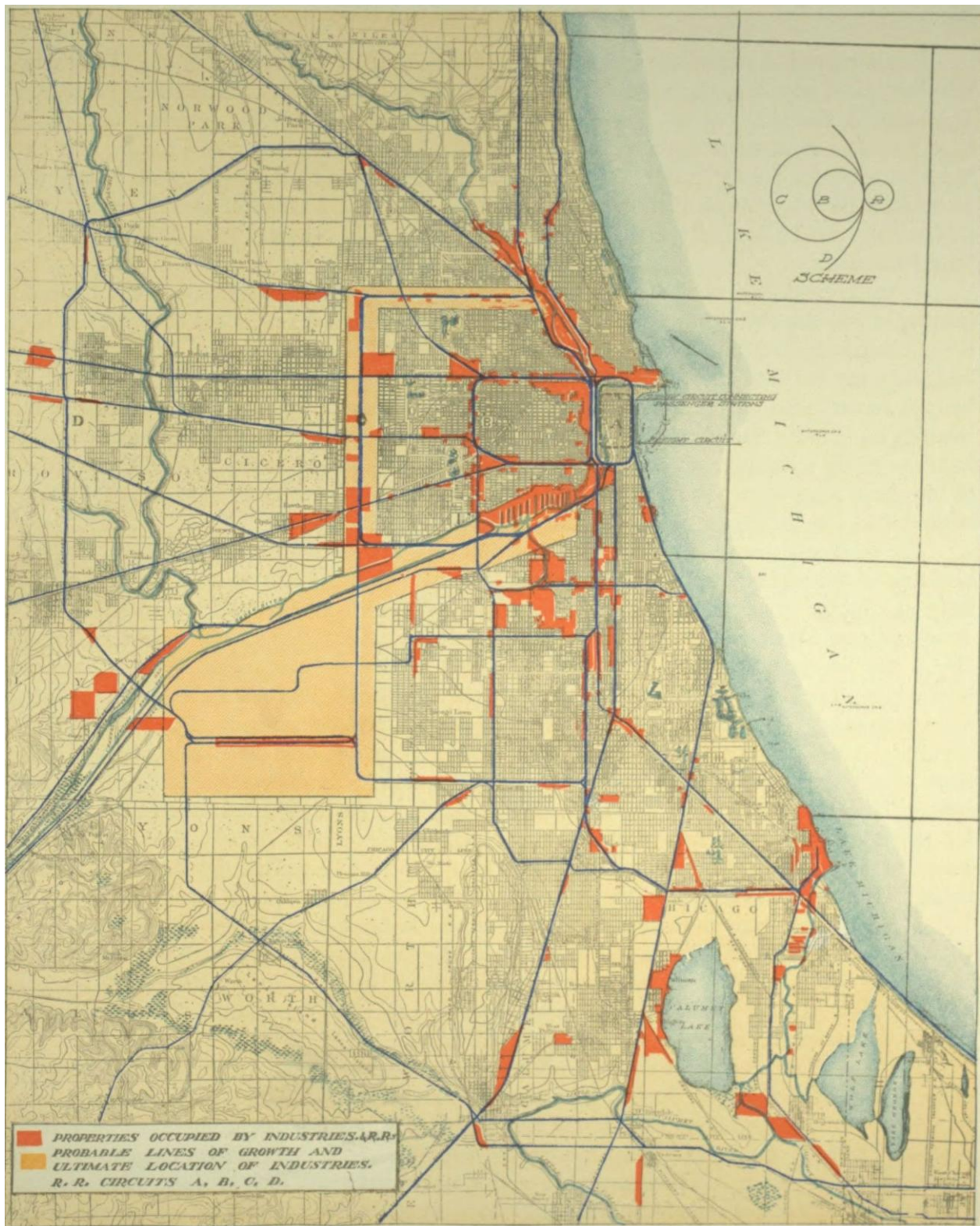
[back](#)



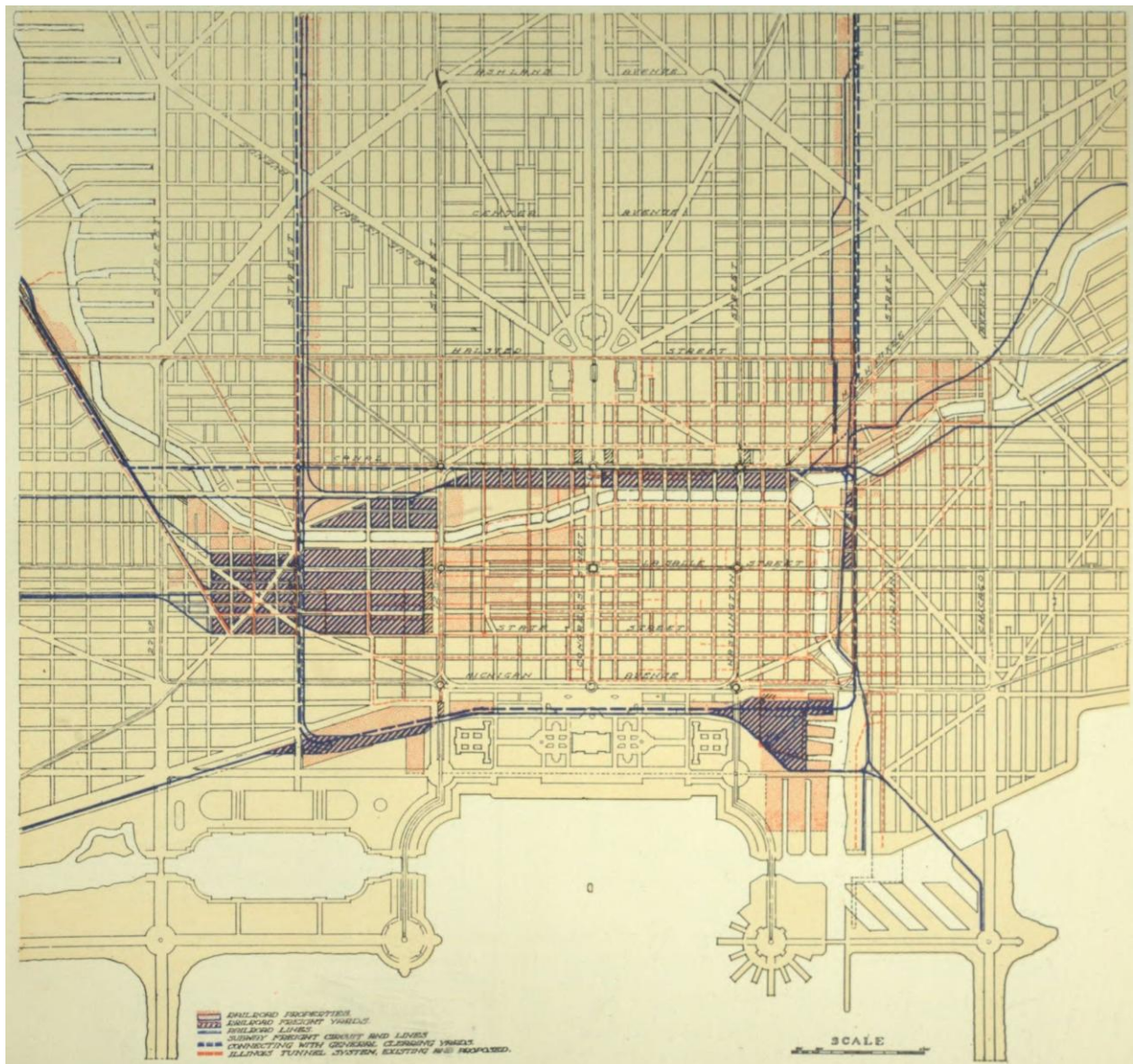
[back](#)



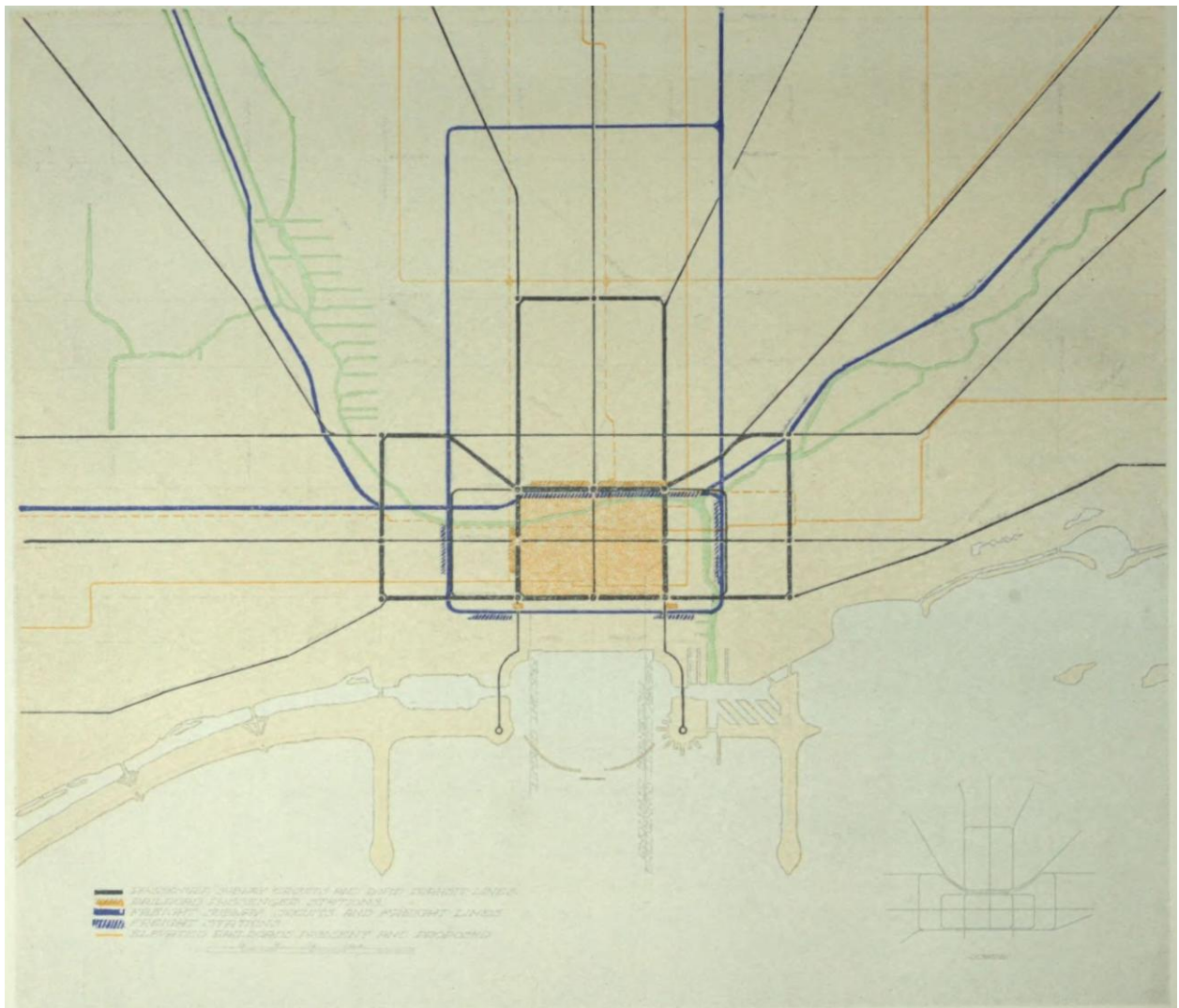
[back](#)



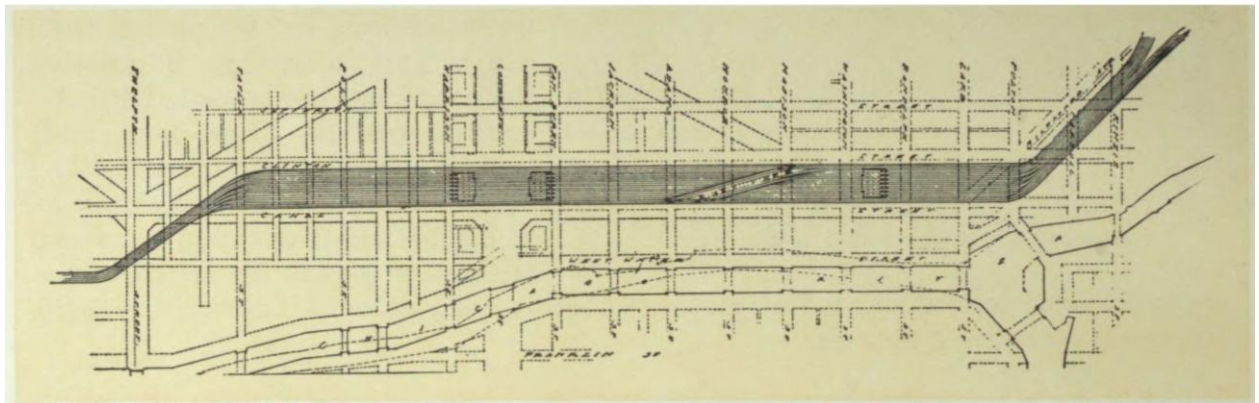
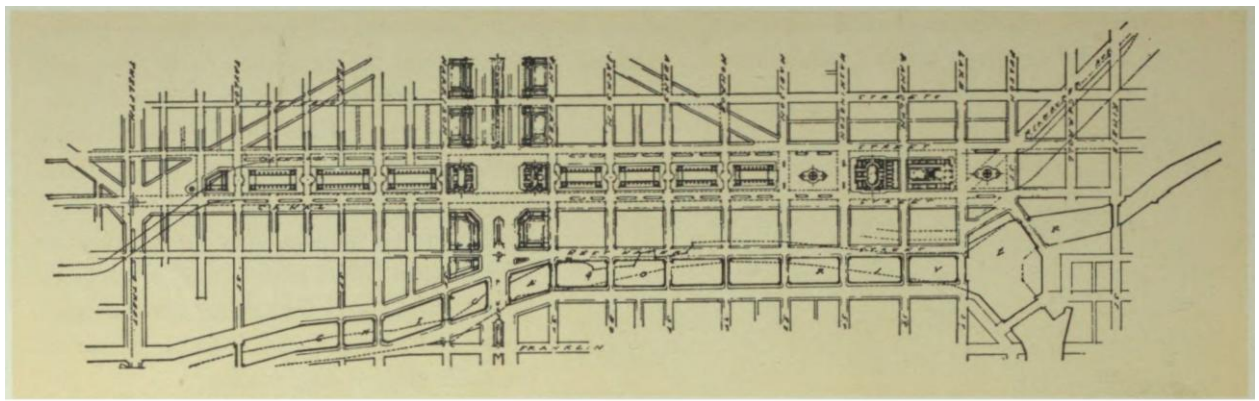
[back](#)



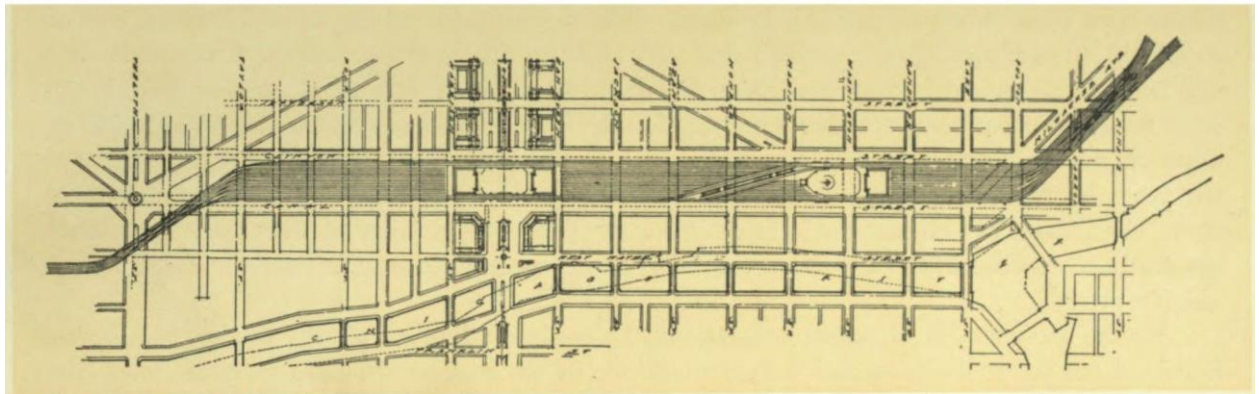
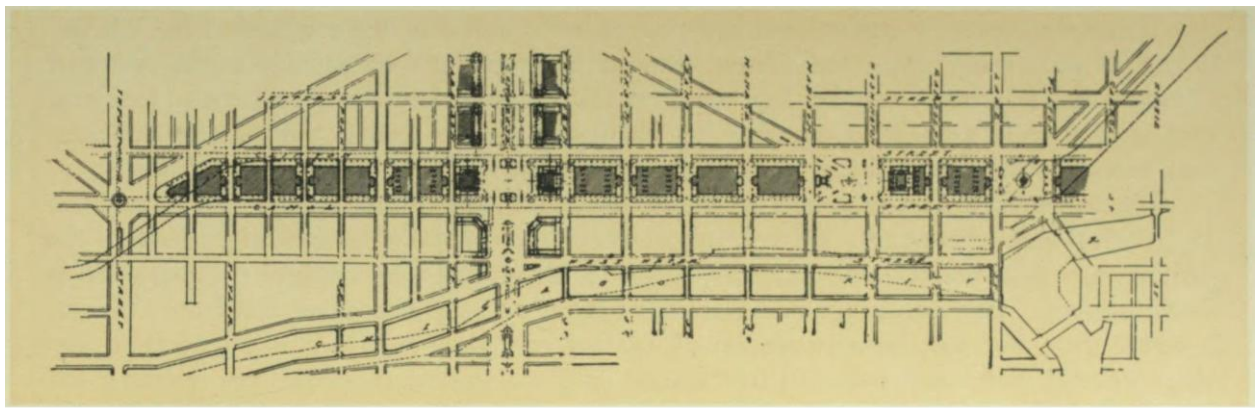
[back](#)



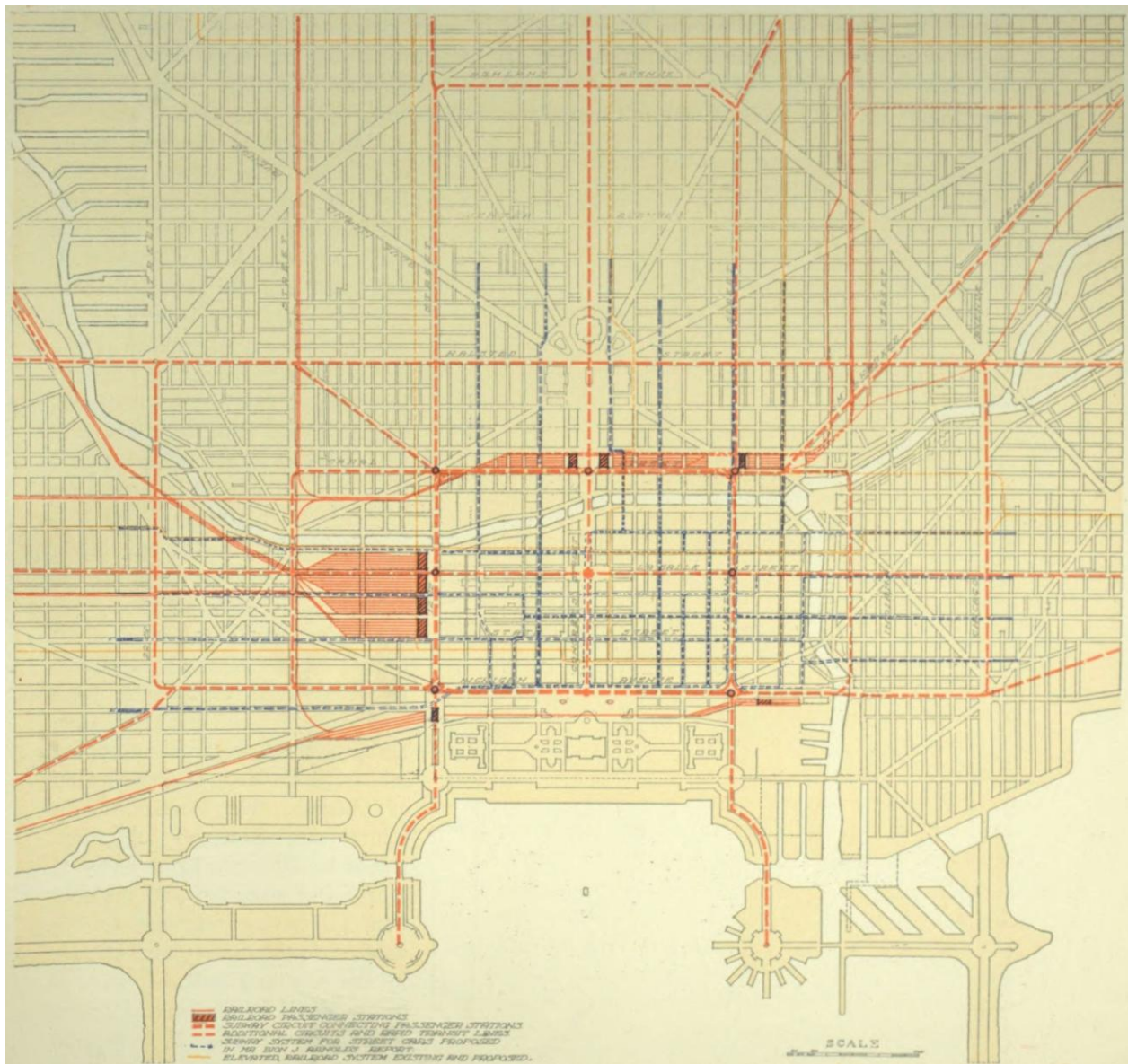
[back](#)



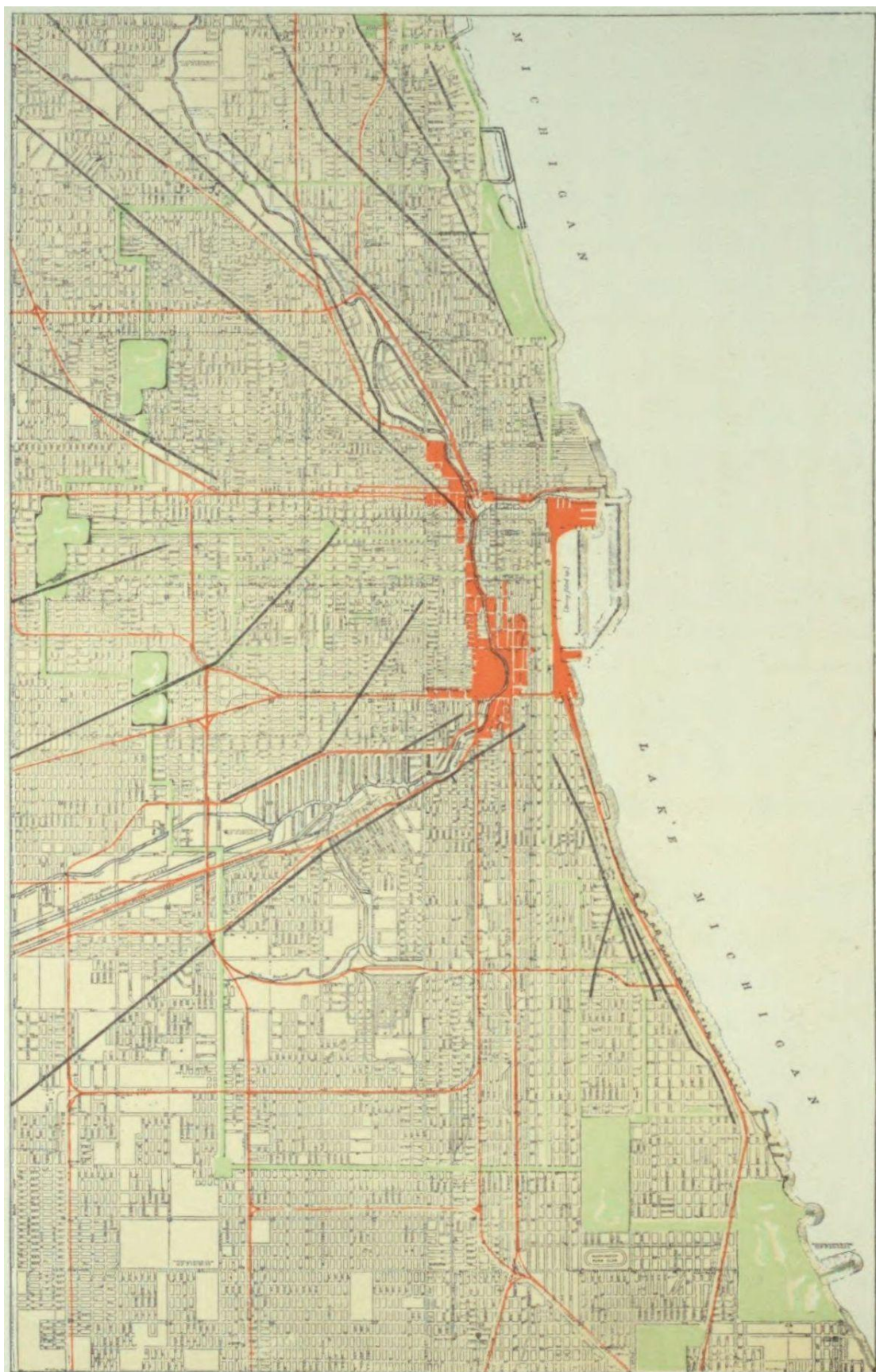
[back](#)



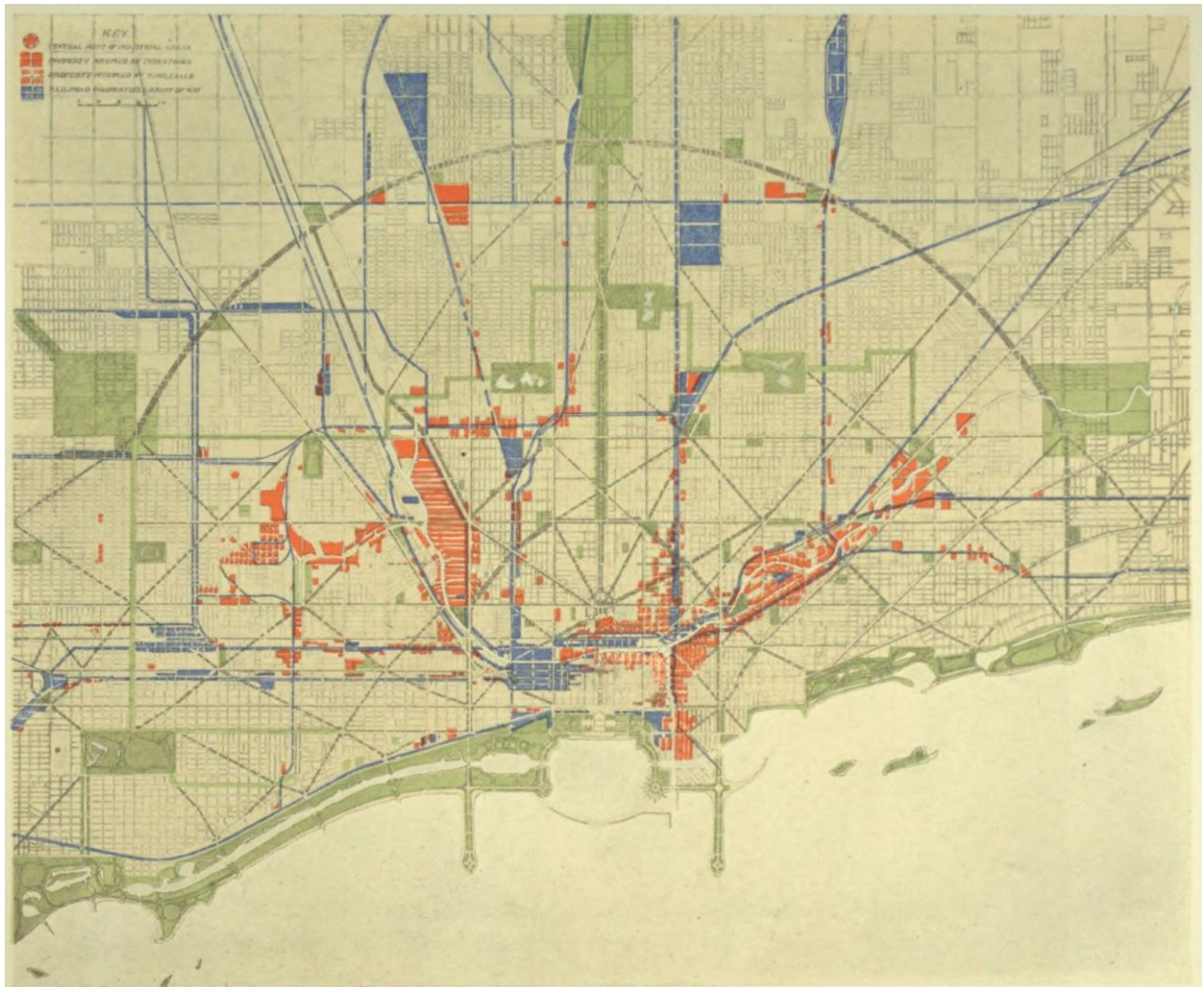
[back](#)



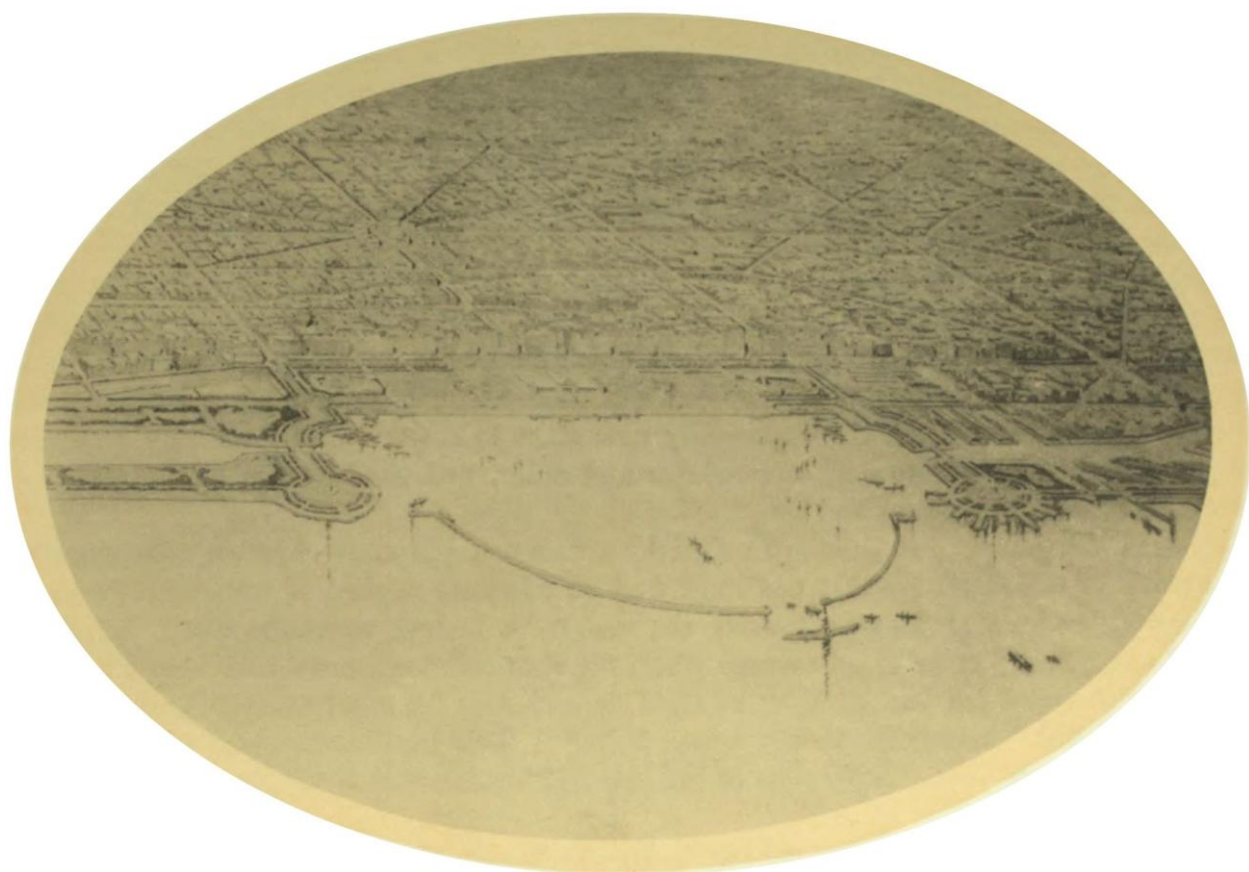
[back](#)



[back](#)



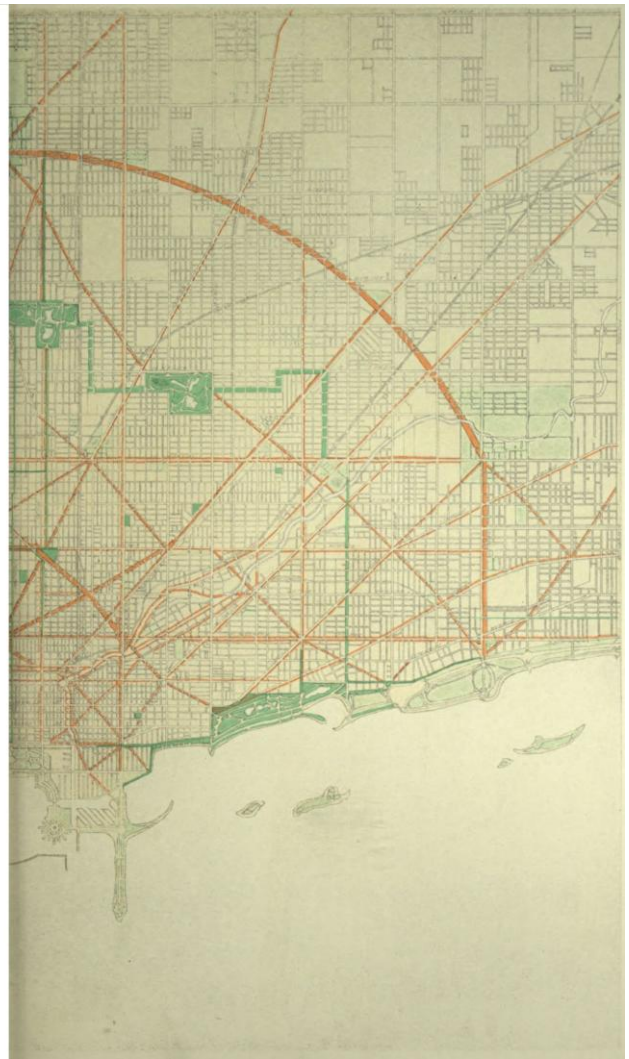
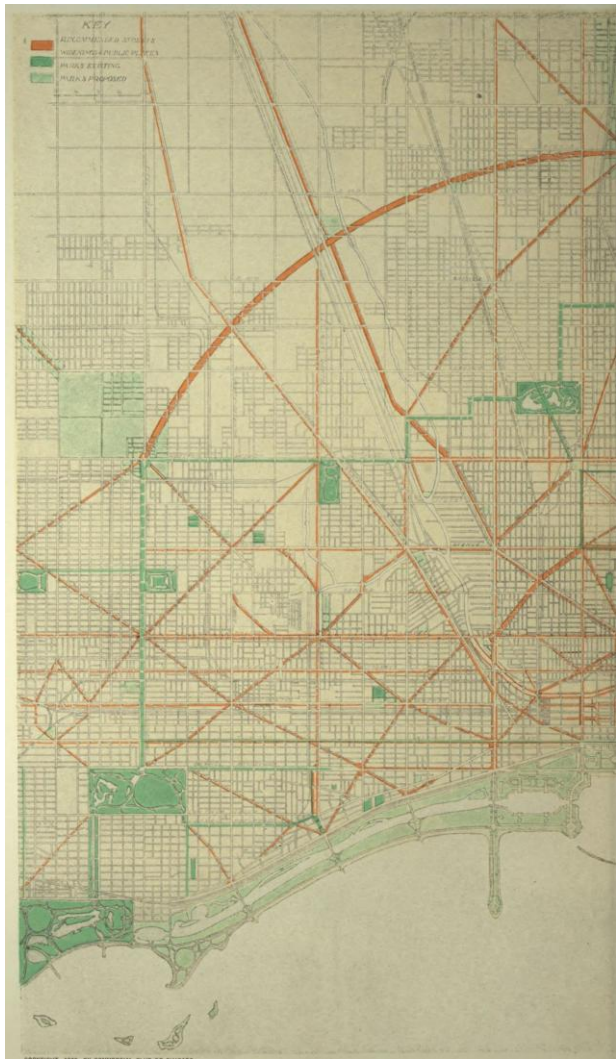
[back](#)



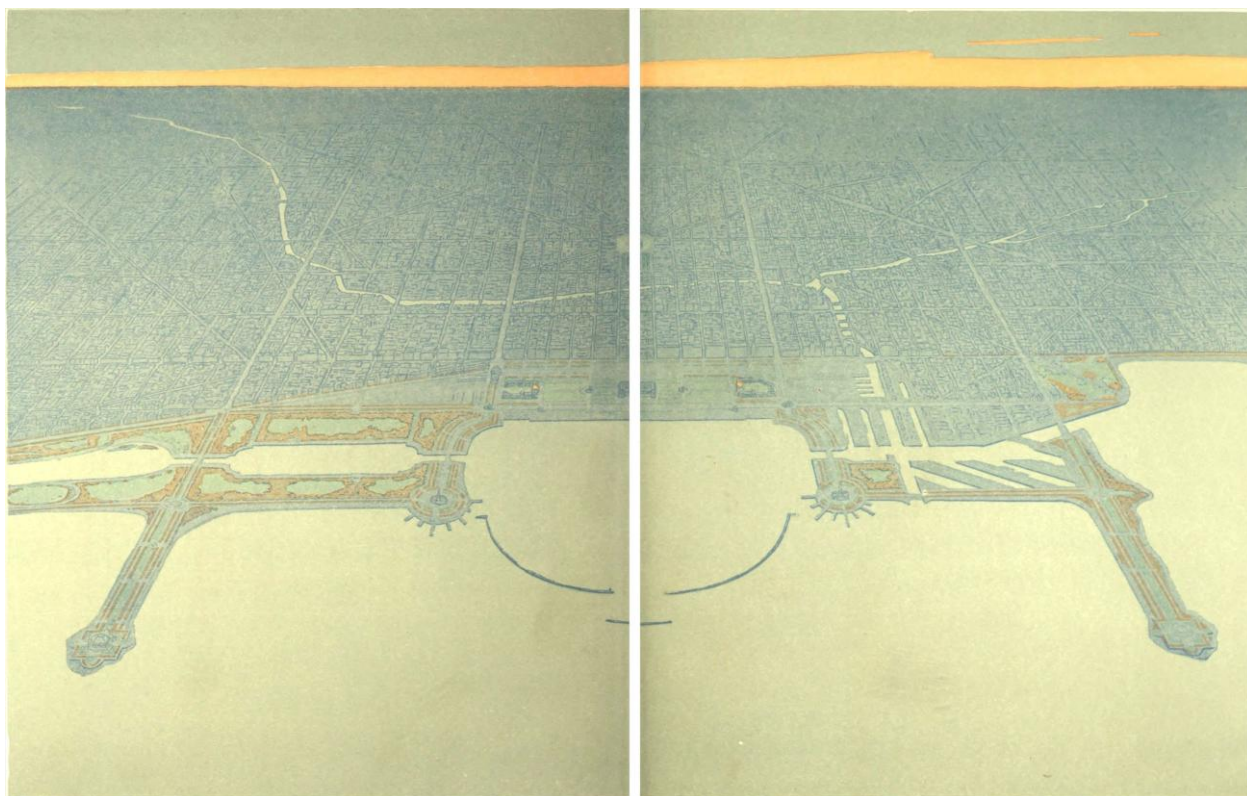
[back](#)



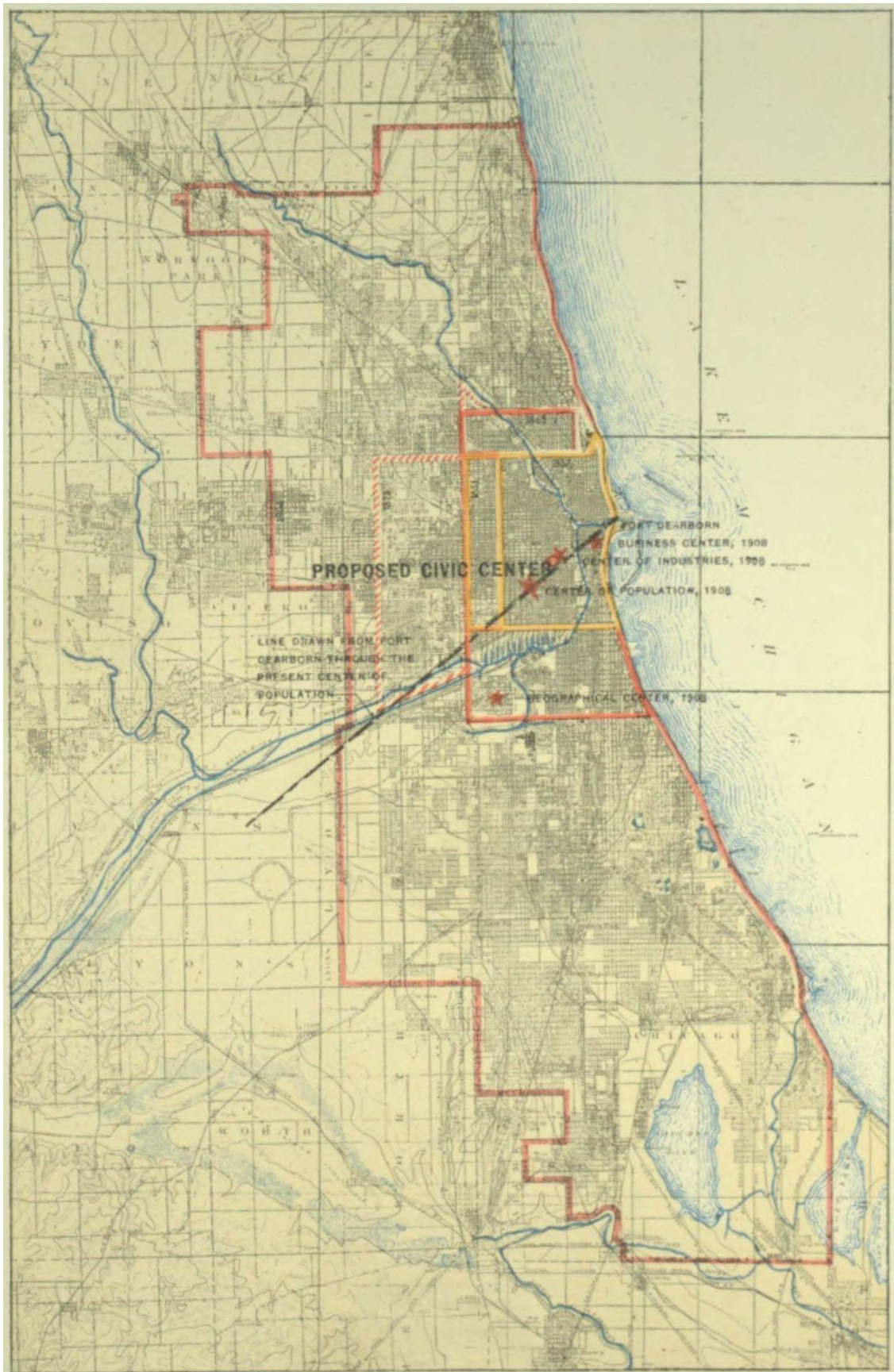
[back](#)



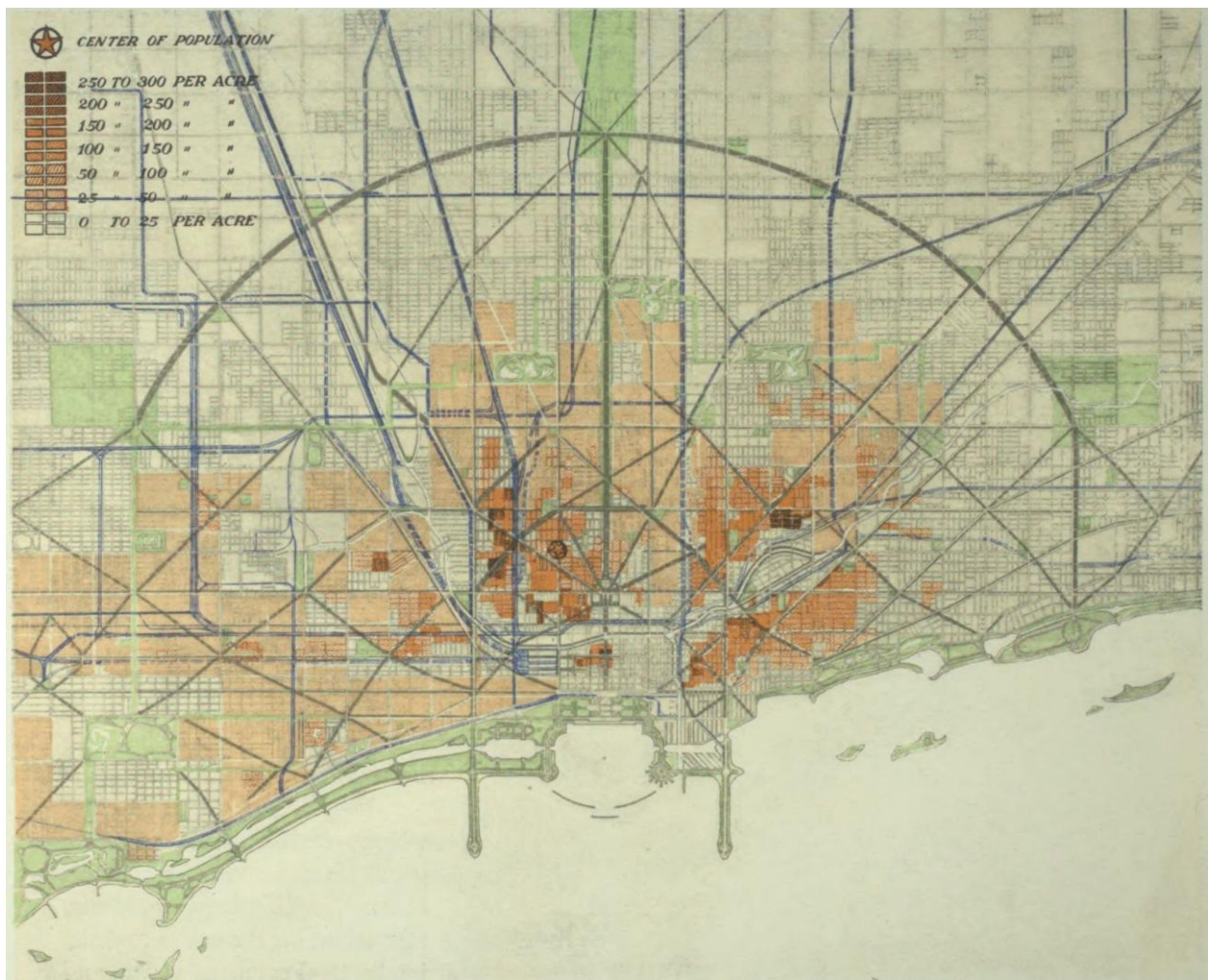
[back](#)



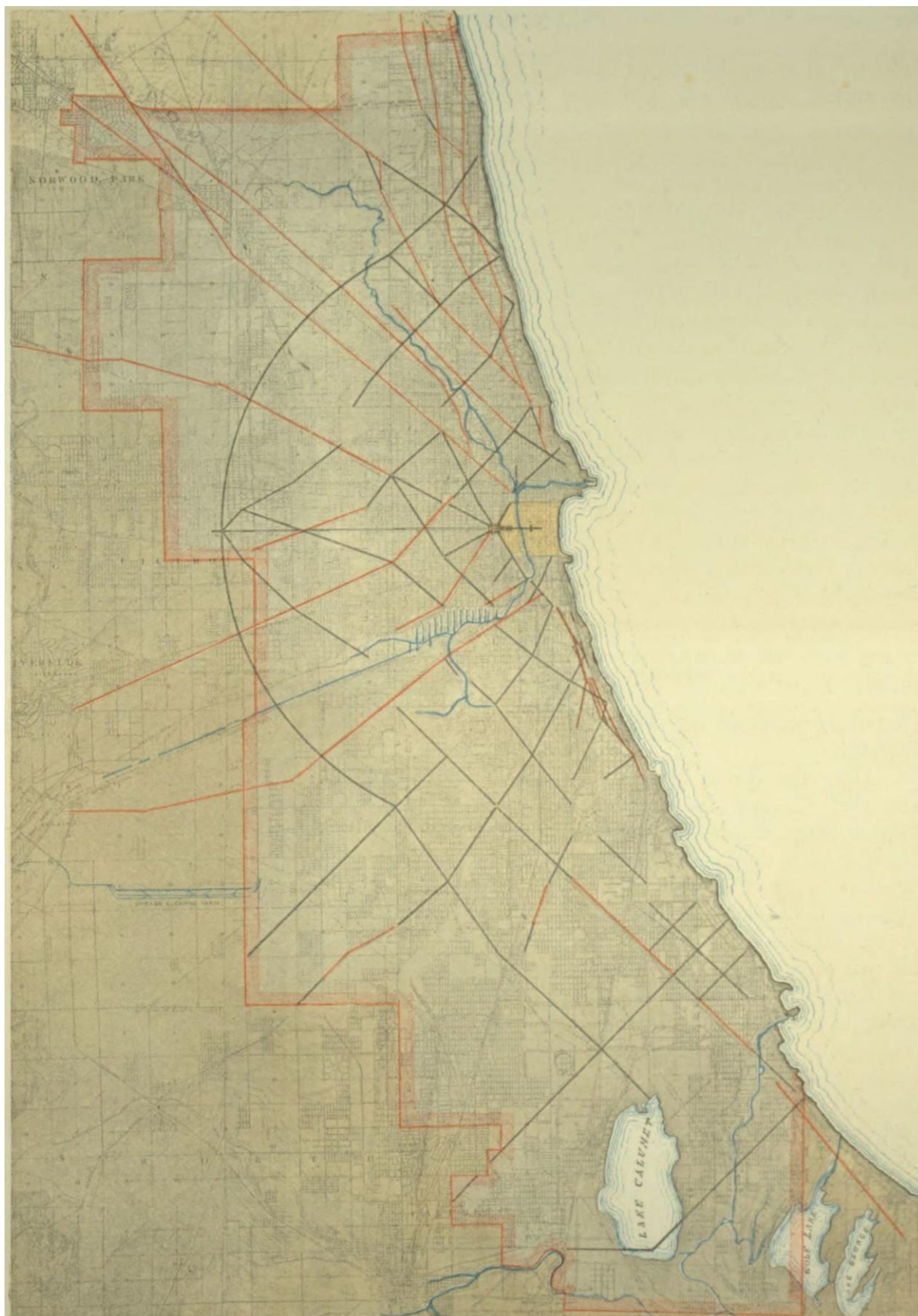
[back](#)



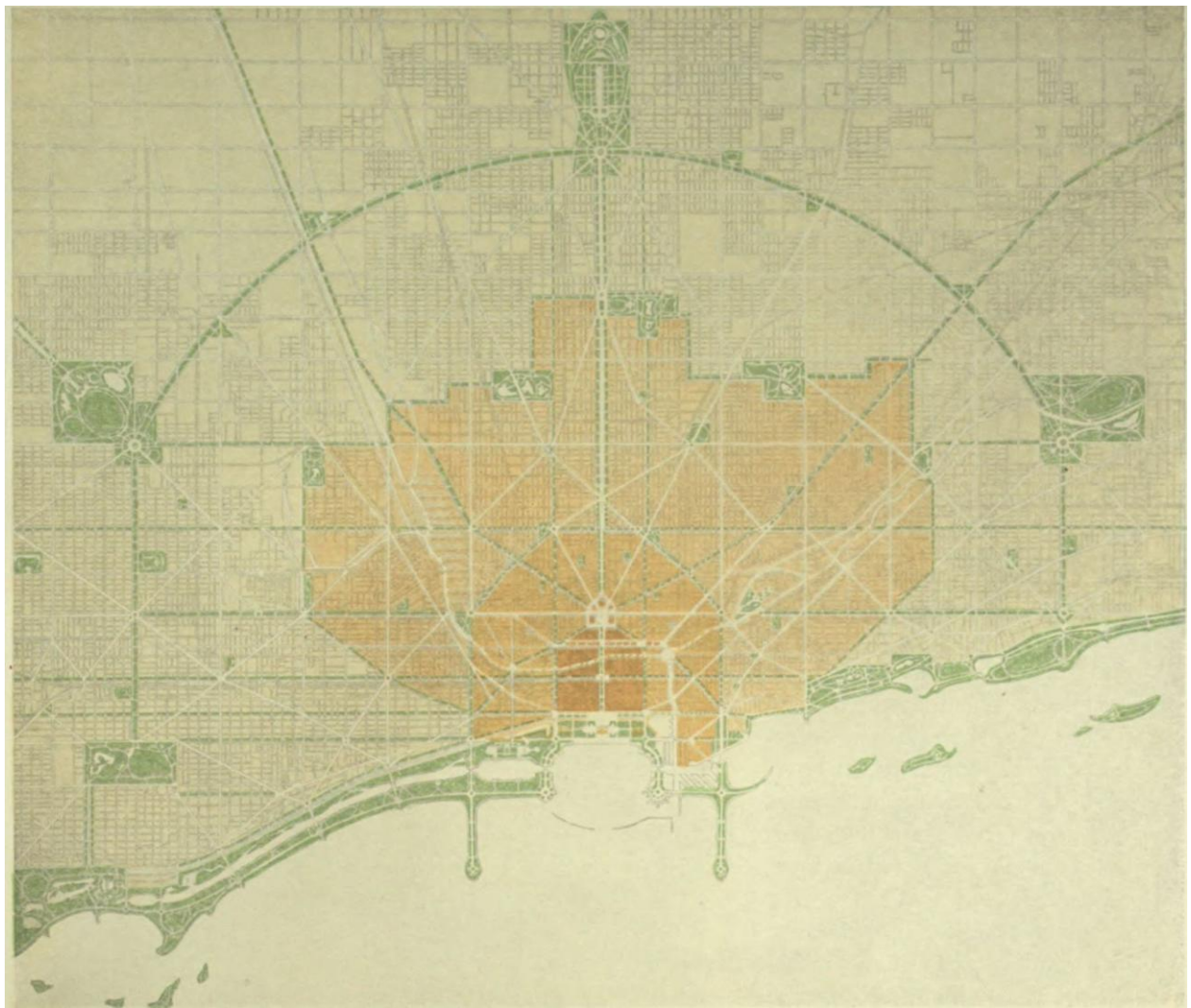
[back](#)



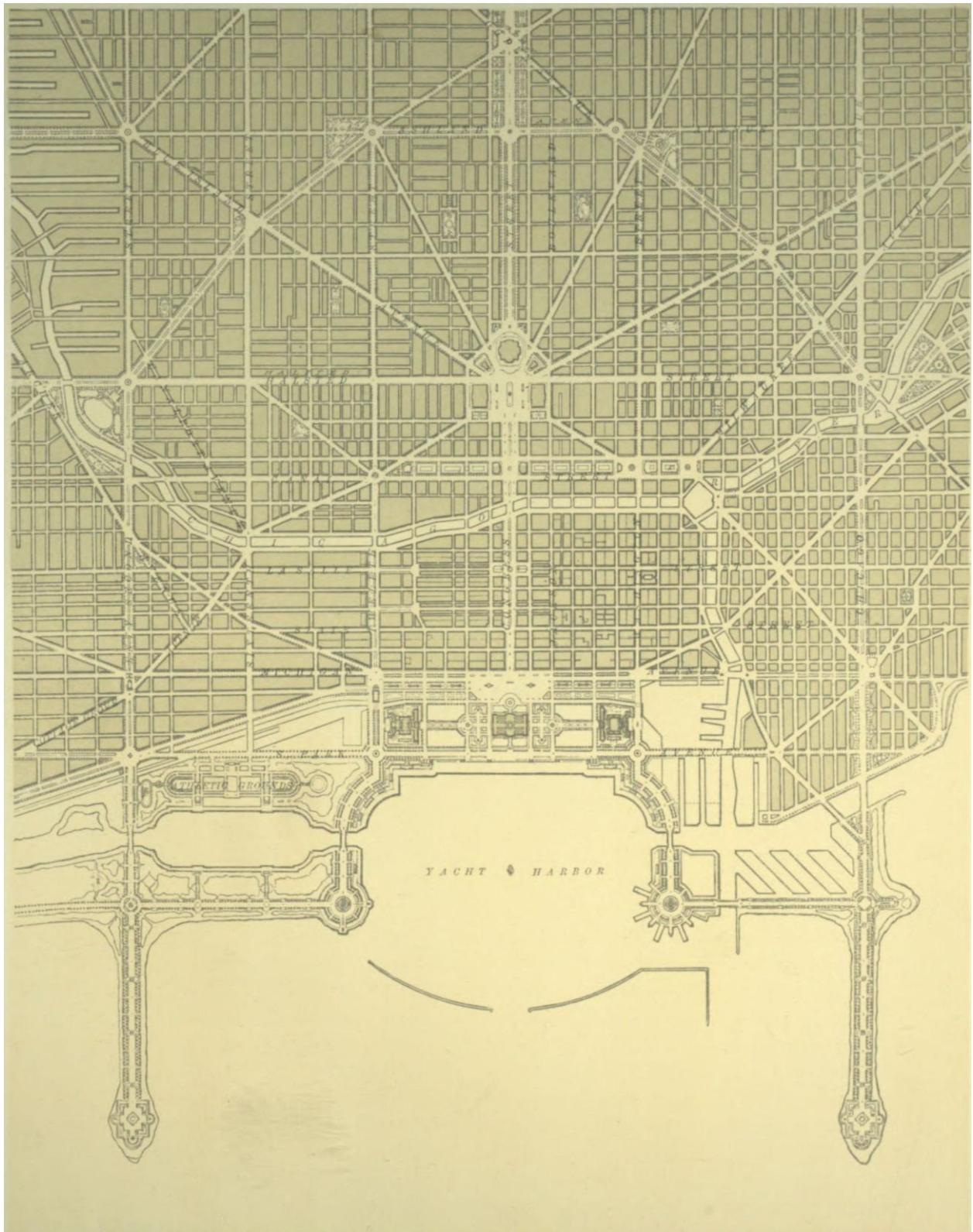
[back](#)



[back](#)



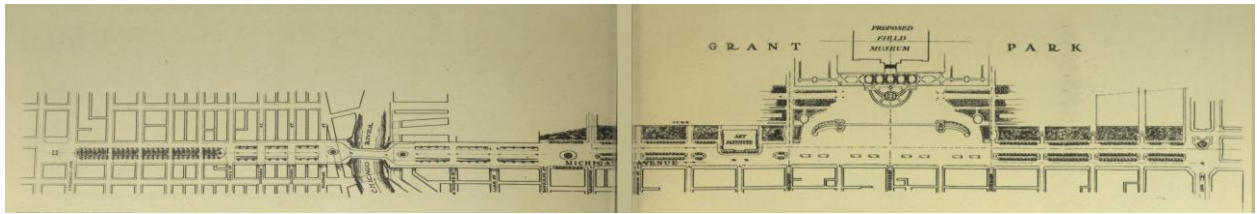
[back](#)



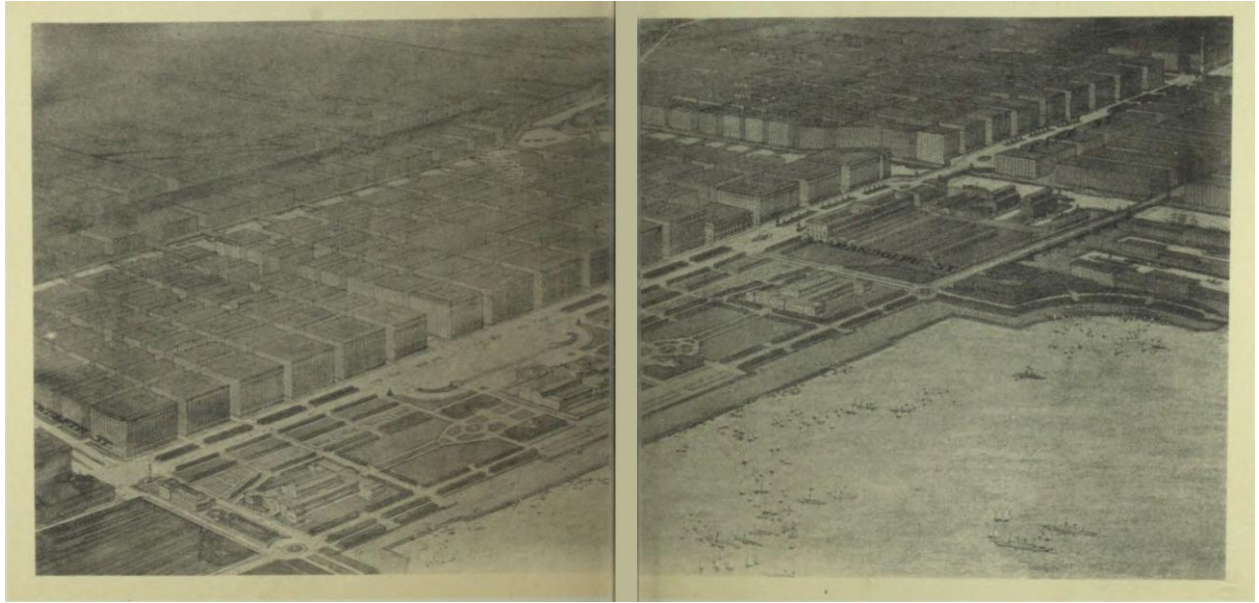
[back](#)



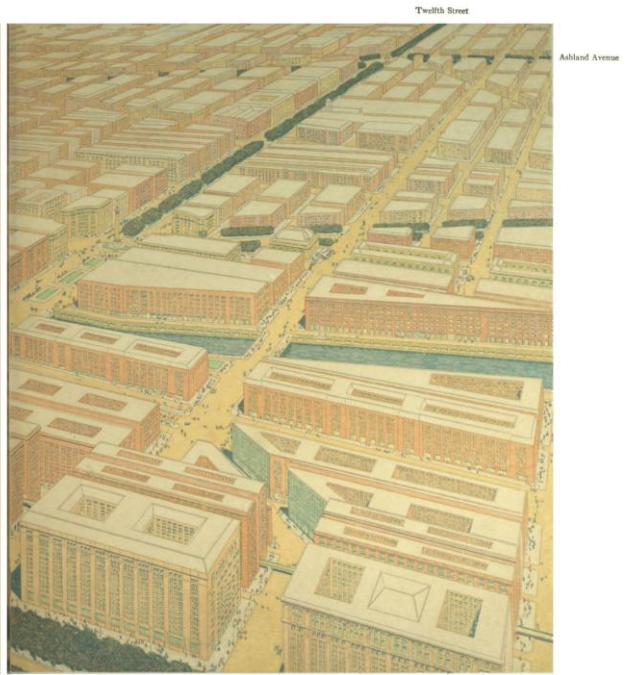
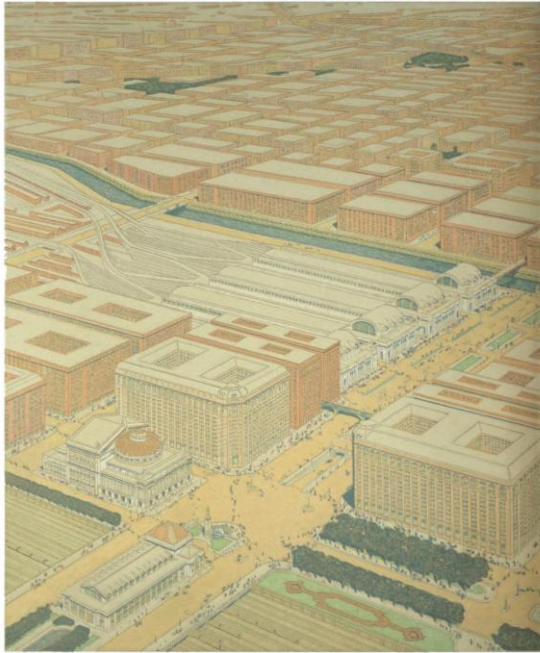
[back](#)



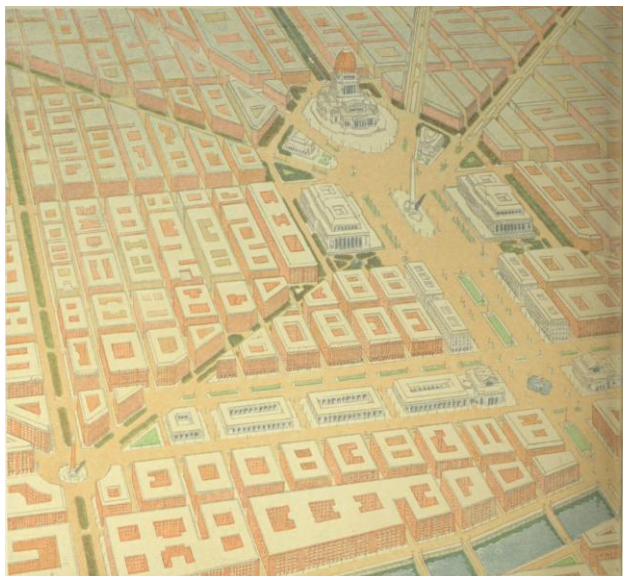
[back](#)



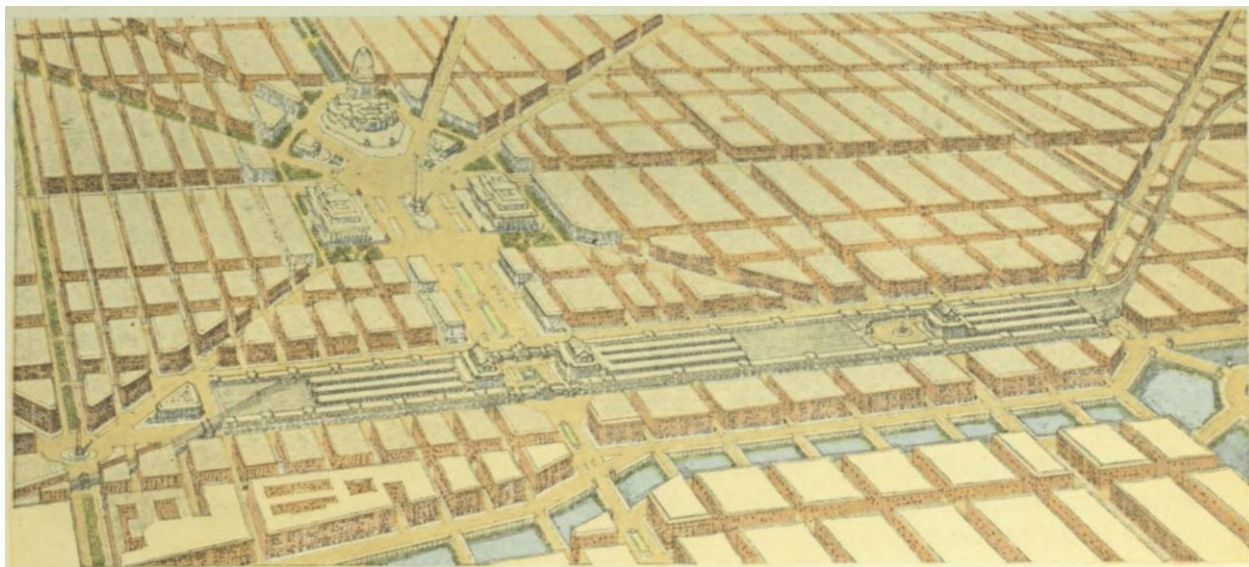
[back](#)



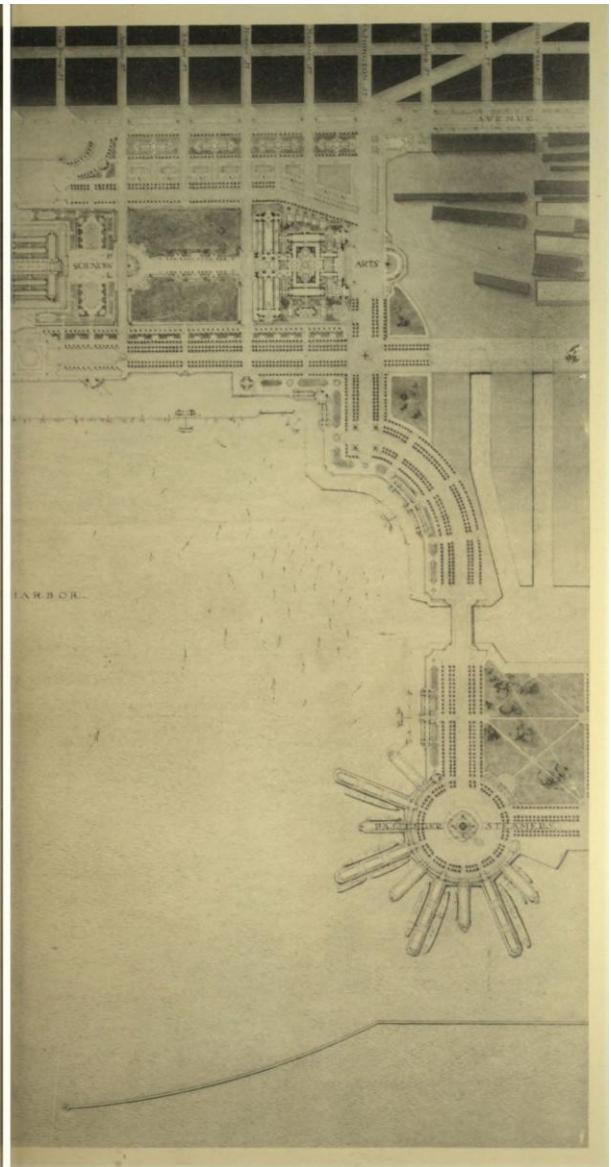
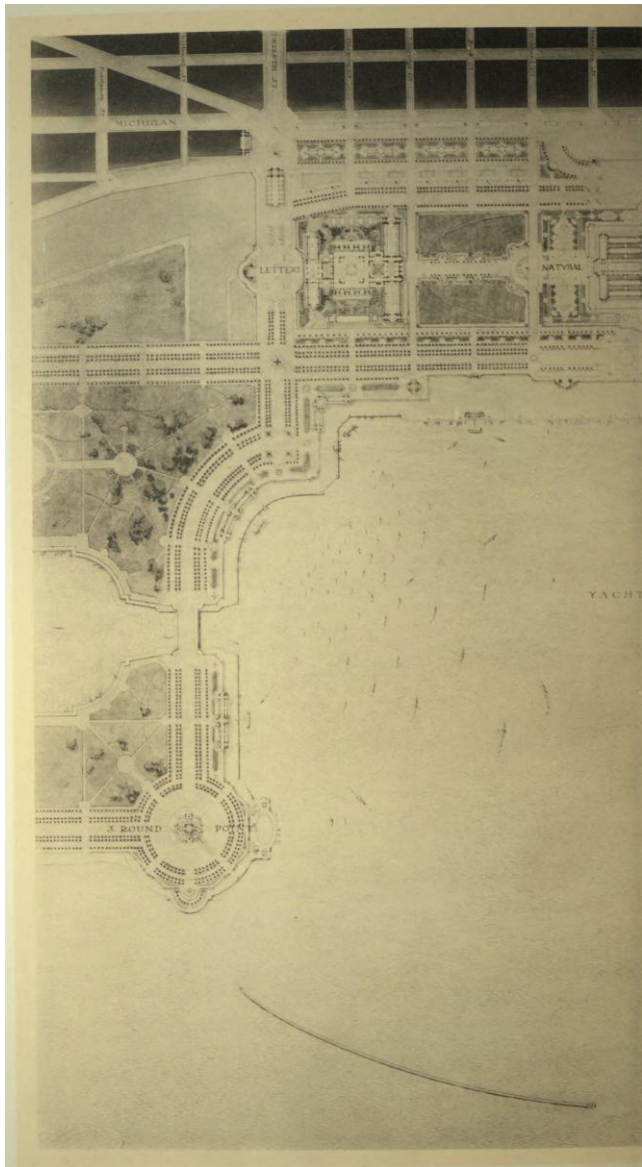
[back](#)



[back](#)



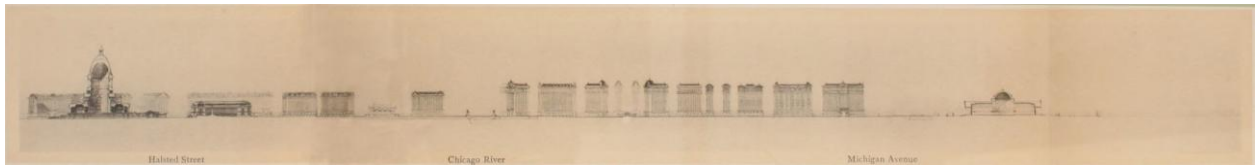
[back](#)



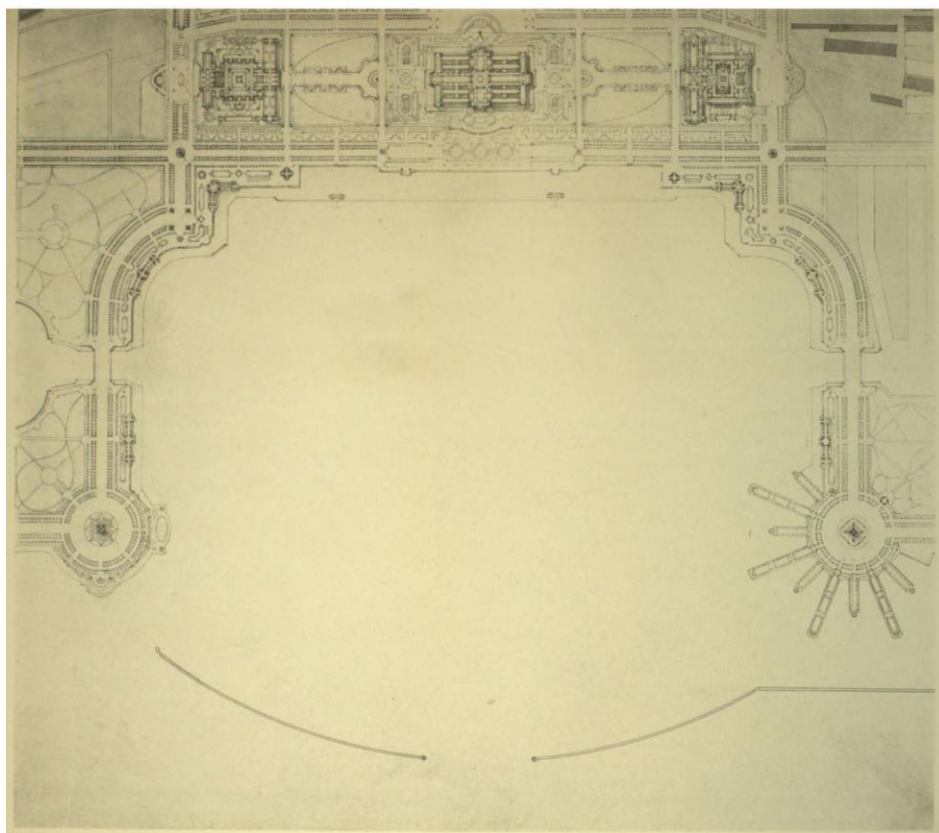
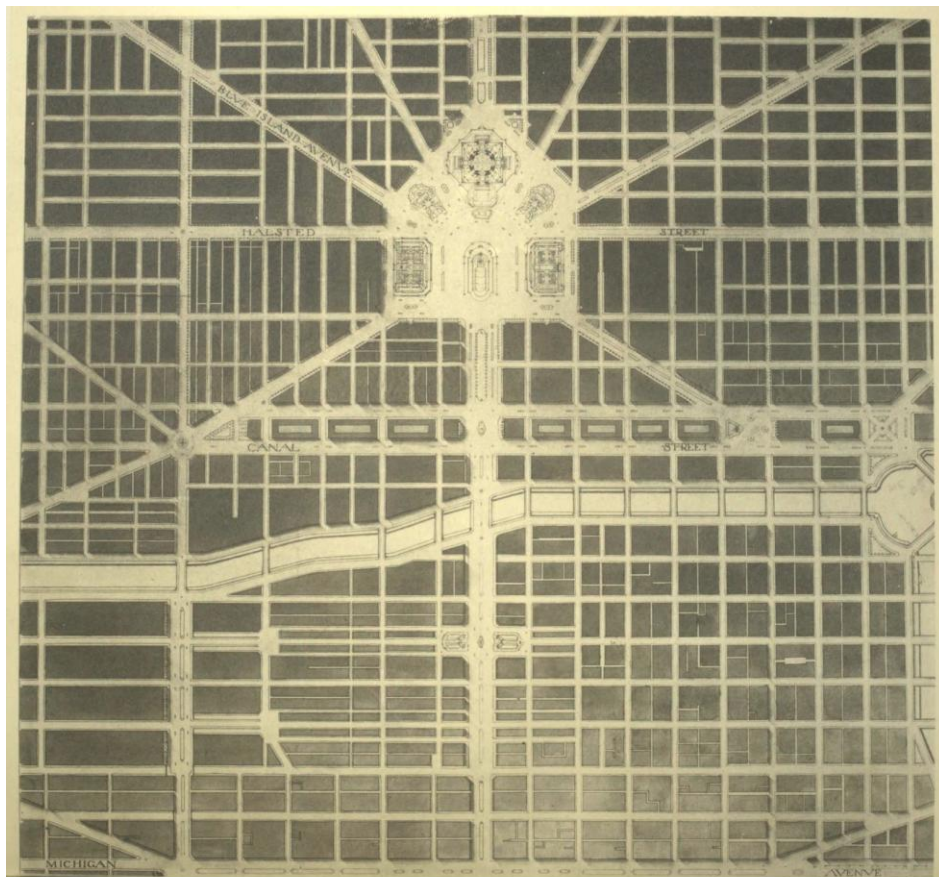
[back](#)



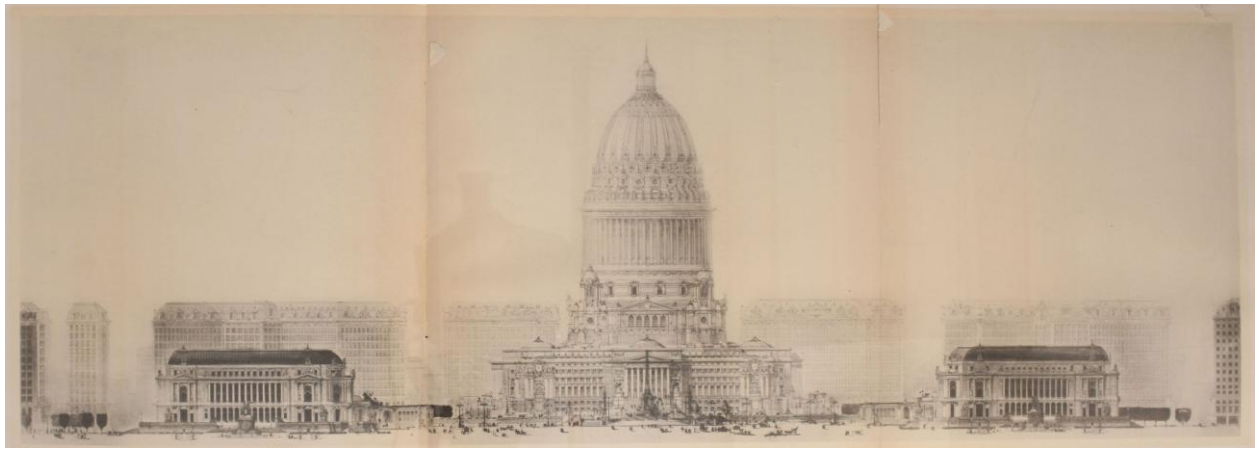
[back](#)



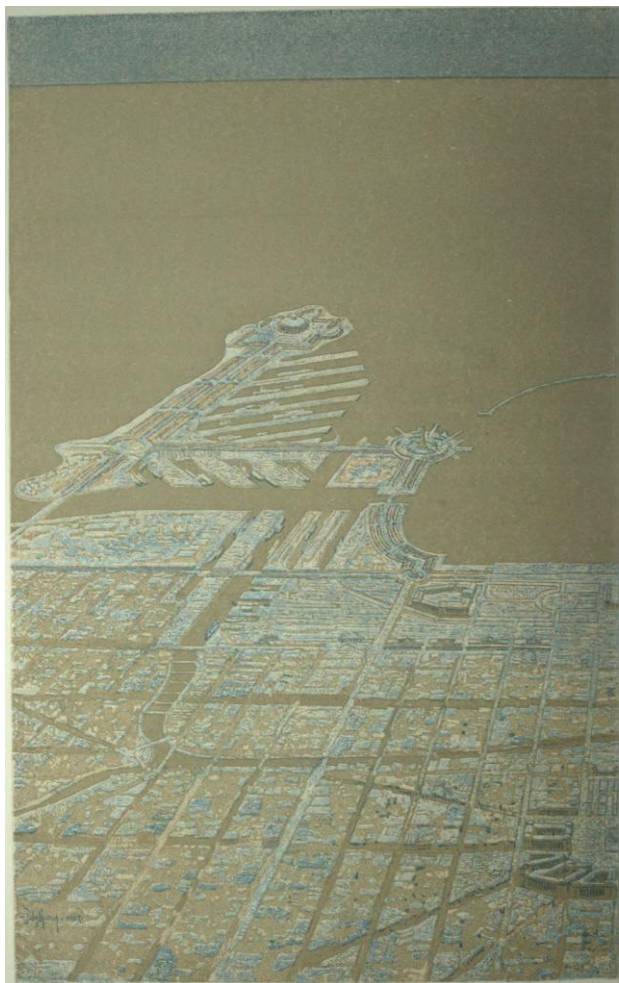
[back](#)



[back](#)



[back](#)



[back](#)